VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

SUPPLEMENT-BAND

1903.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS' SÖHNE, I. Wallfischgasse Nr. 10.

In den Supplement-Band 1903 sind aufzunehmen:

1. das betreffende Titelblatt mit gegenwärtiger Legende;
2. der Tarifindex für das I., II., III. und IV. Quartal 1903;
3. die abzutrennenden Teile der einzelnen Verordnungsblatt-Nummern, und zwar:

Nr.	ab Seite	Nr.	ab Seite	Nr.	ab Seite	Nr.	ab Seite
1	9	39	1057	77	1785	115	2449
2	77	40	1073	78	1797	116	2467
3	125	41	1093	79	1817	117	2481
4	157	42	1109	80	1841	118	2507
5	215	43	1125	81	1869	119	2529
6	289	44	1159	82	1881	120	2551
7	325	45	1179	83	1901	121	2561
8	361	46	1207	84	1917	122	2577
9	385	47	1223	85	1939	123	2599
10	415	48	1239	86	1953	124	2613
11	439	49	1249	87	1965	125	2629
12	457	50	1267	88	1977	126	2651
13	471	51	1283	89	1993	127	2673
14	491	52	1299	90	2009	128	2691
15	517	53	1319	91	2023	129	2717
16	543	54	1335	92	2035	130	2735
17	573	55	1353	93	2055	131	2757
18	591	56	1385	94	2089	132	2781
19	621	57	1405	95	2105	133	2817
20	647	58	1425	96	2119	134	2859
21	667	59	1437	97	2133	135	2897
22	687	60	1449	98	2149	136	2915
23	705	61	1463	99	2171	137	2937
24	731	62	1477	100	2191	138	2979
25	759	63	1491	101	2211	139	3059
26	781	64	1509	102	2225	140	3097
27	797	65	1523	103	2237	141	3144
28	813	66	1541	104	2253	142	3181
29	825	67	1571	105	2267	143	3247
30	847	68	1583	106	2295	144	3267
31	865	69	1601	107	2317	145	3293
32	883	70	1625	108	2329	146	3423
33	899	71	1643	109	2345	147	3473
34	931	72	1677	110	2365	148	3545
35	957	73	1703	111	2383	149	3585
36	979	74	1731	112	2401	150	3637
37	1009	75	1753	113	2419	151	3697
38	1035	76	1769	114	2429		

Tarif-Index für das III. Quartal 1903.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Lokaltarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den direkten Verkehr der österreichischen, ungarischen, bezw. bosnisch-herzegowinischen Bahnen untereinander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Spezialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den direkten Verkehr mit und unter auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

I. Güterverkehr der österr.-ungar. Bahnen.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Frankreich.

c) Mit Italien.

d) Mit der Schweiz.

e) Mit Russland.

f) Mit Rumänien, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

g) Mit der Levante.

II. Güterverkehr.

a) Unter den deutschen Bahnen.

b) der ausländischen Bahnen untereinander und der deutschen mit diesen.

c) zwischen ausländischen Bahnen über Oesterreich-Ungarn.

C. Spezialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Eisen und Stahl.

b) Für Flachs und Hanf.

c) Für Getreide etc.

d) Für Holz.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das IV. Quartal 1903.

(Die größer gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Lokaltarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Ausländische Bahnen.

F. Dampfschiffahrt und Seeverkehr.

Allgemeines.

II. Tarife für den direkten Verkehr der österreichischen, ungarischen, bezw. bosnisch-herzegowinischen Bahnen untereinander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Spezialtarife für einzelne Transportartikel.

Für Kohle.

III. Tarife für den direkten Verkehr mit ausländischen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

C. Spezialtarife für gewisse Transportartikel.

a) Für Erze.

b) Für Eisen und Stahl.

c) Für Getreide.

d) Für Kohle und Koks.

e) Für Tiere.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 74. **Wien, 2. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. Juni 1903, Z. 19.252,*) betreffend die Konzessionierung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn im Stadtgebiete von Triest, und zwar von der Piazza Goldoni über Chiarbola superiore und Servola gegen S. Sabba und zurück auf der Istrianer Reichsstrasse bis zum Anschlusse an die Anfangstrecke.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den beteiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Gemeindevertretung der reichsunmittelbaren Stadt Triest die angesuchte Konzession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn im Stadtgebiete von Triest, und zwar von der Piazza Goldoni über Chiarbola superiore und Servola gegen S. Sabba und zurück auf der Istrianer Reichsstrasse bis zum Anschlusse an die Anfangstrecke unter den im folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten erteilt.

§ 1.

Für die konzessionierte Eisenbahn geniesst die Konzessionärin die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d), des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 20 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

§ 2.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Konzessionärin über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Konzessionärin wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Konzessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 24. Juni 1903 ausgegebenen LXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 131.

§ 4.

Soweit zur Anlage der konzessionierten Bahn nicht in der Verwaltung der Gemeinde Triest stehende öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Konzessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Erteilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die Kosten der durch die Errichtung und den Betrieb der eingangs bezeichneten Bahnlinie bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Konzessionierung dieser Linie bereits bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten einer eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen.

§ 6.

Die Konzessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Konzessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 7.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unteroffizieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den kompetenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Kanälen, Röhrenleitungen etc. von seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der konzessionierten Bahn für notwendig erachtet würde, hat sich die Konzessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Konzession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Zertifikaten ausweisen, müssen unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Konzessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Korrespondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direktion oder dem Vorstande der Kleinbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionskassa des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen beizutreten, falls nicht für das konzessionierte Bahnunternehmen eine eigene Pensionskassa mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Konzessionärin wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

Diese Invaliditäts- und Altersversorgung ist in der Weise durchzuführen, dass die Konzessionärin die definitiven Bediensteten mit dem Tage ihrer definitiven Anstellung, von den übrigen Bediensteten aber mindestens jene, welche den Dienst als Wagenführer, Kondukteure, Wächter oder Stationsdiener versehen, bei entsprechender Verwendung spätestens nach erfolgter Zurücklegung dreier Dienstjahre bei dem Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen, beziehungsweise bei der eigenen Pensionskassa anzumelden hat.

§ 12.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, über Verlangen des Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§ 13.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 14.

Das im § 8 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normierte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der konzessionierten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 15.

Die Konzessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der konzessionierten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Teilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzession, in den Konzessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Konzessionsbedingnisse für die normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Stadtgebiete von Triest, und zwar von der Piazza Goldoni über Chiarbola superiore und Servola gegen S. Sabba und zurück auf der Istrianer Reichsstrasse bis zum Anschlusse an die Anfangstrecke.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die im Gebiete der reichsunmittelbaren Stadt Triest projektierte Kleinbahn von der Piazza Goldoni über Chiarbola superiore und Servola gegen S. Sabba und zurück auf der Istrianer Reichsstrasse bis zum Anschlusse an die Anfangstrecke ist teils eingeleisig, teils zweigeleisig mit einer Spurweite von 1·435 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird vorläufig für Strecken innerhalb des geschlossen verbauten Stadtgebietes mit 12 km und für Strecken ausserhalb desselben mit 18 km pro Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich erforderlichen Falles vor, besondere Bestimmungen über die Verminderung dieser Fahrgeschwindigkeit in einzelnen Teilstrecken, insbesondere für die erste Betriebsperiode und bei eventuellem Nachtverkehre, nach Massgabe der lokalen Verhältnisse und des Ergebnisses der seinerzeitigen technisch-polizeilichen Prüfung der Bahn zu treffen.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird anderseits nach Ablauf einer angemessenen Betriebsperiode über ein etwaiges Ansuchen der Konzessionärin auch keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäss der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Konzessionärin hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Kompetenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In betreff der beim Baue der gegenständlichen Bahn verwendeten Arbeiter hat die Konzessionärin, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von der Konzessionärin, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter, sowie das für den elektrotechnischen Teil der Bahnanlage eventuell im besonderen bestellte Fachorgan ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person derselben Einsprache zu erheben.

Dagegen bleibt die Bestätigung des von der Konzessionärin für den Betrieb der Bahn zu bestellenden verantwortlichen Fachorganes dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die cirka 9 km lange Kleinbahn beginnt auf der Piazza Goldoni, führt zweigeleisig durch die zu erweiternde Via della Fornace und weiter im Zuge einer neuen, gegen S. Sabba hinziehenden Strasse, unterfährt hierbei den Colle della Fornace mittels eines Tunnels und erreicht sodann die Via de la Madonnina. Von der städtischen Gasanstalt an benützt die Bahn wieder die obbezeichnete neue Strasse, welche oberhalb der genannten Anstalt zwischen den Arbeiterhäusern hinzieht und sich hierauf zum Passeggio di S. Andrea herabsenkt, auf welchem sie eine Strecke lang verbleibt. Im weiteren Verlaufe kreuzt die Bahn das Schleppgeleise der Triester Metallwerks-Aktiengesellschaft und das vierschienige Geleise der normalspurigen Schleppbahn nach S. Sabba und der schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo im Niveau und tritt wieder auf die hier unmittelbar am Meeresufer führende neue Strasse gegen S. Sabba. Vor Erreichung der Werksanlagen der Krainerischen Industrie-Gesellschaft wird die Linie eingeleisig, kreuzt die obengenannten, daselbst getrennt verlaufenden Geleise nochmals in Schienenhöhe und folgt auch weiters der neuen Strasse, welche sich nun landeinwärts wendet und unter Berührung der Reisschälfabrik und des städtischen Schlachthauses zur Istrianer Reichsstrasse hinzieht, wobei die Bahn von der Reisschälfabrik angefangen wieder zwei Geleise erhält. Nunmehr führt die Bahn durch eine längere Strecke auf der Istrianer Reichsstrasse, in deren Zug sie die Linie Triest—St. Andrae—Pola der k. k. Staatsbahnen unterfährt, benützt sodann die Via dell' Istria und gelangt schliesslich, anfangs eingeleisig, im späteren zweigeleisig führend, wieder zum Anschlusse an die Anfangstrecke der Linie zurück. Ueberdies ist eine Geleiseverbindung zu dem unweit des städtischen Schlachthauses zu errichtenden Betriebsbahnhofe mit den nötigen Zweiggeleisen herzustellen.

Aenderungen der im vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Kreuzungen mit bestehenden Bahnen.

Die Konzessionärin verpflichtet sich, wegen der Unterfahrung der Staatsbahnlinie Triest—St. Andrae—Pola und der im Bau begriffenen Staatsbahnlinie Triest—St. Andrae—Görz mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest, beziehungsweise mit der k. k. Eisenbahn-Bauleitung II in Triest, weiters betreffs der Niveaukreuzungen mit der Lokalbahn Triest—Parenzo, sowie mit den Schleppbahnen Triest—S. Sabba und zur Triester Metallwerks-Aktiengesellschaft mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest das Einvernehmen zu pflegen.

Desgleichen wird hinsichtlich der Niveaukreuzung der Linie Piazza Goldoni—Barriera vecchia mit der Società Triestina Tramway eine Vereinbarung zu treffen sein.

Die bezüglichen Projekte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen und unterwirft sich die Konzessionärin der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der k. k. Staatsbahn-Direktion und der k. k. Eisenbahn-Bauleitung II, beide in Triest, sowie mit der Società Triestina Tramway nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung, dann von Schleppbahnen auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständnis zwischen den beteiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind, insoweit nicht bestehende öffentliche Strassen, Wege und Plätze benützt werden sollen, in dem erforderlichen Ausmasse definitiv zu erwerben.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 20 m betragen.

Ausnahmen hiervon sind nur im Zuge der Geleiseschleife auf der Piazza Goldoni zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 60 Promille festgesetzt.

Bei den eventuell in den eingeleisigen Strecken einzuschaltenden Ausweichen darf die Neigung der Bahn in der Regel 2·5 Promille nicht übersteigen.

Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Das bei Ausführung der Bahn einzuhaltende Umhüllungsprofil der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel wird dem k. k. Eisenbahnministerium, und zwar mindestens gleichzeitig mit den Plänen für die Ausweichen und die Hochbauten, zur Genehmigung vorzulegen sein.

Der Abstand der Geleiseachsen in den doppelgeleisigen Strecken, sowie in den Ausweichen der eingeleisigen Strecken und von parallel verlaufenden Geleisen des bestehenden Kleinbahnnetzes in Triest ist, von Mitte zu Mitte gemessen, derart zu bemessen, dass zwischen den Umhüllungsprofilen der Fahrbetriebsmittel ein Zwischenraum von mindestens 0·8 m verbleibt; bei eventuell zwischen den Stationsgeleisen befindlichen Leitungsmasten ist die Geleiseentfernung entsprechend zu vergrössern.

Ausnahmen hiervon, und zwar bis zum Mindestausmasse von 0·6 m, sind in den doppelgeleisigen Strecken nur dann statthaft, wenn diesbezüglich weder von der k. k. Polizei-Direktion in Triest, noch seitens des Magistrates von Triest ein Anstand erhoben wird.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung der Istrianer Reichsstrasse ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu erteilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Triest einzuholen.

Die technischen Bedingungen für die Benützung der städtischen öffentlichen Plätze, Strassen und Gassen zur Bahnanlage unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Anlage der Bahn hat stets derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite von den Strassenfuhrwerken benützt werden kann, daher eine Abgrenzung, beziehungsweise Trennung des von der Bahn benützten Strassenteiles von dem übrigen Teile der Strasse unzulässig ist.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjekten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einvernehmen mit den zuständigen Strassenbehörden aus diesem Anlasse projektierten Aenderungen, beziehungsweise Verstärkungen einzuholen sein; ferner ist in Ansehung solcher Strassenobjekte darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen dem Umhüllungsprofile der Fahrbetriebsmittel und den Geländern oder Parapetmauern der mitzubenützenden Brücken stets ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

Die gleiche Entfernung ist tunlichst auch in bezug auf alle anderen, der Bahn naheliegenden Objekte (Leitungsständer, Laternen u. dgl.) einzuhalten. Ausnahmen hiervon, und zwar bis zum Mindestausmasse von 0·6 m, sind dann statthaft, wenn diesbezüglich weder von der k. k. Polizei-Direktion in Triest, noch seitens des Magistrates von Triest ein Anstand erhoben wird. Wenn Bäume entlang der mitbenützten Strassen stehen, sind erforderlichen Falles die überragenden Aeste zu entfernen.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Rillenschienen aus Flussstahl, und zwar in den Strecken mit starkem Strassenverkehre von mindestens 47·5 kg Normalgewicht und in den Strecken mit schwächerem Strassenverkehre von mindestens 42 kg Normalgewicht pro laufendes Meter unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf in keinem Falle 1000 kg pro Quadratzentimeter der Querschnittsfläche übersteigen.

Die Detailkonstruktion des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums. Gleichzeitig mit den Plänen für den Oberbau der freien Bahn sind auch die Konstruktionspläne für die Geleiseverbindungen, die Detailpläne der Weichen und die im Punkte Fahrbetriebsmittel näherbezeichneten Planskizzen für den Fahrpark in Vorlage zu bringen, welch letztere auch eine Zeichnung des Spurkranzes der Wagen enthalten müssen.

9. Hochbauten.

Sämtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der im Stadtgebiete von Triest geltenden Bauordnung herzustellen.

Wohngebäude für das Bahnpersonal oder solche Hochbauten, welche zugleich Wohnräume enthalten, sind in Stein- oder Ziegelbau, im übrigen aber den lokalen Verhältnissen angemessen zu erbauen; alle übrigen Hochbauanlagen können je nach ihrer Bestimmung entweder aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, Wartehallen auch aus Eisen hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk, Holz oder Eisen ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Endpunkte, sowie die Ausweichen und Haltestellen der Bahn sind mindestens durch Säulen mit Aufschriften oder in einer anderen entsprechenden Weise als solche zu kennzeichnen.

10. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

I. Kontaktleitungen, welche oberhalb des Strassenplanums angebracht werden, sind in der Regel in einer Höhe von mindestens 5·5 m über der Strassendecke zu führen. Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen.

II. Oberirdische Fernleitungen, Speiseleitungen und Kontaktleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objekten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derartig entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden. Insbesondere sind auch alle an Gebäuden angebrachten Mauerhaken oder sonstigen Befestigungsmittel mit doppelter Isolation und mit Schalldämpfern zu versehen.

III. Es ist in entsprechender Weise dafür vorzusorgen, dass einerseits störende Einwirkungen der Starkstromleitungen der Bahnanlage auf bestehende Telegraphen- und Telephonanlagen und anderseits auch jene Gefahren möglichst vermieden bleiben, welche sich ergeben, wenn gerissene Schwachstromdrähte auf eine Starkstromleitung fallen.

Zu diesem Behufe ist in erster Reihe die Verlegung der betreffenden Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche, eventuell die unterirdische Führung derselben — insbesondere in verkehrsreichen Strassen — in Betracht zu ziehen.

Sofern jedoch die Verlegung der Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche mit unverhältnismässigen Kosten verbunden sein sollte, können — namentlich in Strassen mit geringerem Verkehre — Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche dann belassen werden, wenn den vorerwähnten Nachteilen und Gefahren durch anderweitige Schutzmassnahmen vorgebeugt wird.

Im allgemeinen wird die Gestattung der Belassung von Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche, unbeschadet der vom k. k. Eisenbahnministerium fallweise zu treffenden Verfügungen, an folgende Voraussetzungen geknüpft:

1. Die im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen aus Eisendraht müssen gegen solche aus Kupfer-, Siliziumbronze oder einem anderen entsprechenden Materiale von nicht mehr als 2 mm Dicke ausgewechselt werden und haben alle in Betracht kommenden Schwachstromleitungen eine die Induktion durch den Starkstrom der Bahnanlage ausschliessende Führung zu erhalten. Kreuzungen sind dabei möglichst rechtwinkelig und in einem senkrechten Abstande von mindestens 1 m durchzuführen. Durch Zusammenfassung der kreuzenden Schwachstromleitungen zu Strängen soll die Zahl der Kreuzungsstellen tunlichst reduziert werden.

Alle im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen sind mit Abschmelzsicherungen zu versehen, deren Konstruktion von den zuständigen Behörden festgesetzt wird.

2. An den beiderseits der Starkstromleitung zunächst liegenden Isolatorenträgern der Schwachstromleitungen müssen kupferne Erdschienen oder Erdschlingen angebracht und mit den Fahrschienen in metallische, gut leitende Verbindung gebracht werden. Die Erdschienen, beziehungsweise Erdschlingen sollen aus 4 mm dickem Bronzedraht bestehen, 17 cm Ausladung haben und 4 cm unter den Schwachstromleitungen liegen.

Die Schwachstromleitungen müssen an jenen Stellen, an welchen sie im Falle eines Bruches voraussichtlich mit den Erdschienen (Schlingen) in Berührung kommen können, auf circa 20 cm Länge mit Kupferdraht umwickelt oder mit Kupferblech umhüllt werden.

3. Auf der Kontaktleitung müssen entsprechend profilierte Deckleisten nebst Fanghäkchen angebracht werden. Das Profil der Deckleisten ist derart zu wählen, dass der auffallende Schnee leicht abgleitet und die Berührung gerissener Schwachstromdrähte mit den Kontaktleitungen möglichst erschwert wird, wenn die erwähnten Drähte unter die Starkstromleitung hingezogen werden.

4. Durch die entsprechende Form und Beschaffenheit der Stromabnehmer muss für den Fall des Vorüberfahrens eines Motorwagens unterhalb eines gerissenen, auf der hölzernen Schutzleiste liegenden Schwachstromdrahtes der metallische Kontakt zwischen diesem und dem Stromabnehmer gesichert sein, zu welchem Behufe auch die seitlichen Schenkel der Bügel metallisch blank gehalten sein sollen, beziehungsweise die Kontaktrolle die Oberkante der Deckleiste um mindestens 5 mm überragen soll.

5. Ausnahmsweise können (an Stelle der sub 1 bis 3 erwähnten Schutzvorkehrungen) die gewöhnlichen Schwachstromleitungen durch umhüllte Drähte (Hooperdraht, Luftkabel), welche sorgfältig überwacht und periodisch ausgewechselt werden müssen, ersetzt oder unmittelbar durch geeignete Schutznetze versichert werden.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, nach Massgabe der in Aussicht stehenden weiteren Erfahrungen und eintretenden geänderten Verhältnissen neben oder statt der vorbesprochenen Schutzmassregeln andere Vorkehrungen aufzutragen.

IV. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isoliert und mit Blei und Eisen armiert oder in anderer Weise geschützt sein; auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objekten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Kanälen, Brücken u. s. w.) unterliegen einer besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

V. Bei Anwendung einer vom Erdboden nicht isolierten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile u. s. w.) muss für die Kontinuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse u. s. w., gesorgt werden. In dieser Rückleitung darf der lokale Widerstand sinngemäss nirgends die weiterhin unter Punkt VII festgesetzten Grenzen übersteigen; der Gesamtwiderstand ist bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, damit nicht vagabundierende Ströme entstehen, welche anderweitige Interessen schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Kontinuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittels entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

VI. Die Querschnitte der Leitungen in der Kraftstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sektionen sind mit Rücksichtnahme auf die grösste voraussichtliche Beanspruchung derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden.

Die in den Kupferleitungen von verschiedenen Querschnittflächen in Quadratmillimetern zulässigen Betriebsstromstärken in Ampères unterliegen nachstehenden Begrenzungen:

Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstromstärke in Ampères	Querschnitt in Quadratmillimetern	Betriebsstromstärke in Ampères
1·0	4	25	60
1·5	6	50	100
2·5	10	100	170
5·0	18	200	290
10	30	300	400
15	40	500	600

Für Zwischenwerte ist geradlinig zu interpolieren.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen u. s. w. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, beziehungsweise Temperaturerhöhungen mittels Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, beziehungsweise Abschmelzsicherungen vorzusorgen.

Bei denselben muss die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke in leicht lesbarer Weise stets aufgeschrieben, beziehungsweise eingestempelt sein; das letztere sowohl in den auswechselbaren, als auch in den nicht auswechselbaren Anschlussteilen. Die Auschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke darf das Zweifache der grössten, für die zugehörigen Leistungen zulässigen Betriebsstromstärke nicht übersteigen.

VII. In allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publikum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Spannungsdifferenz zwischen den Leitungen und der Erde die Grenze von 600 Volt bei Gleichströmen, beziehungsweise von 250 Volt bei Wechselströmen nicht übersteigen.

In allen solchen Oertlichkeiten dürfen blanke Leitungen nur derart angebracht sein, dass sie durch Unberufene nicht erreicht werden können.

Innerhalb der gedeckten Räume der Gebäude jeder Art, mit Ausschluss jener Gebäude, in welchen Kontaktleitungen hergestellt werden müssen, sowie an solchen Oertlichkeiten, wo sich leicht entzündbare Gase entwickeln, dürfen keine blanken Leitungen angebracht werden.

Für Fernleitungen und Speiseleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen u. s. w. sind höhere Spannungen als die oben festgesetzten zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass sowohl die Sicherheit des Personales, als auch Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Solche Leitungen sind mit Rückleitungen zu versehen und derart anzulegen, dass Induktions-, sowie elektrolytische Wirkungen tunlichst vermieden werden.

VIII. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

IX. Die elektrische und motorische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel ist tunlichst ausserhalb des Wagenkastens, jedenfalls aber derart anzubringen, dass die Fahrgäste mit stromführenden Teilen nicht in Berührung kommen können.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu konstruierenden Schaltkurbeln, ferner die Notausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken dienen, sollen derart eingerichtet sein, dass sowohl Fehlgriffe durch das Bedienungspersonal, als auch eine Betätigung durch Unberufene so viel als tunlich ausgeschlossen bleiben.

Insbesondere sollen die zu handhabenden Kurbeln, Hebel, Griffe u. s. w. nur dann aufgesteckt oder abgenommen werden können, wenn die Einrichtung stromlos gestellt ist.

X. Die elektromotorisch ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel müssen ausser mit den übrigen vorgeschriebenen Bremsvorrichtungen auch auf rein elektrischem Wege mittels eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen, entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselbe sowohl als Haltebremse, wie auch insbesondere als Gebrauchsbremse benützt werden kann. Dieselbe darf in ihrem Stromwege weder Abschmelzsicherungen noch automatische Maximalausschalter haben und muss das ganze Gewicht des Motorwagens als Adhäsionsgewicht ausnützen.

Werden auch Anhängewagen verwendet, so sind in der Regel alle Radachsen in die elektrische Bremsung mit einzubeziehen.

XI. Die Endpunkte der Bahn sind untereinander und mit der Kraftstation in telephonische Verbindung zu bringen.

11. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

18 zweiachsige Motorwagen mit 2 Motoren von mindestens je 25 Pferdekräften Leistungsfähigkeit, mit einem Fassungsraume für mindestens 20 Personen (Sitzplätze);

4 offene und 4 gedeckte zweiachsige Anhängewagen mit einem Fassungsraume für mindestens 20 Personen (Sitzplätze);

1 Montagewagen.

Alle Fahrbetriebsmittel haben derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein bei einer Geschwindigkeit von 12 km pro Stunde den Stillstand der Fahrbetriebsmittel auf 10 m Länge bewirken können.

Ferner muss es möglich sein, mittels nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu vereinigen, um auf diese Weise den Wagen fast augenblicklich bis zum Gleiten bremsen zu können. Damit dies auch bei ungünstigem Schienenzustande ermöglicht wird, ist eine gut wirkende Sandstreuung einzurichten und ist für entsprechende Sanddepots längs der Strecke vorzusorgen.

Zur tunlichsten Hintanhaltung einer Gefährdung von Personen durch fahrende Motorwägen sind an diesen Fahrbetriebsmitteln Schutzvorrichtungen nach Massgabe der diesbezüglich vom k. k. Eisenbahnministerium zu treffenden Anordnungen anzubringen.

Die Pläne für sämtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projektsplänen für den Oberbau der Bahn, schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel enthalten.

12. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken und die Leitungsbestandteile, ferner die Ausrüstung und Einrichtung der elektrischen Kraftstation, sowie die Fahrbetriebsmittel sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen, und obliegt es der Konzessionärin, sich hinsichtlich deren Beschaffung an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Durchführung der Bestellung namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorrätig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Konzessionärin hinsichtlich der elektrotechnischen Ausrüstungsgegenstände für die Kraftstation und für die Fahrbetriebsmittel von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Konzessionärin obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

13. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Konzessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Kommission der Konzessionärin bekannt gegebenen Konservator anzuzeigen.

Die Konzessionärin ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Zentralkommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigentum zu übergeben.

Im übrigen hat die Konzessionärin den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Zentralkommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 20. Juni 1903,*) betreffend die Verlegung des Nebenzollamtes I. Klasse Węgrzce (Galizien) nach Boleń.

Das Nebenzollamt I. Klasse in Węgrzce ist mit 18. Juni 1903 nach Boleń verlegt worden.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 28. Juni 1903 ausgegebenen LXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 137.

Eröffnung der Lokalbahn Waidhofen a. d. Th.-Zlabings.

Am 21. Juni 1903 wurde die normalspurige Lokalbahn Waidhofen a. d. Th.-Zlabings dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hierbei gelangten die Stationen, beziehungsweise Haltestellen: Klein-Eberharts (Haltestelle), Thaya (Station), Edlitz a. d. Th. (Haltestelle), Merkengersch (Haltestelle), Dobersberg (Station), Waldkirchen (Station) und Gilgenberg (Halte- und Verladestelle), und zwar die Stationen Thaya, Dobersberg und Waldkirchen für den Gesamtverkehr (mit Ausnahme explosiver Güter), die Halte- und Verladestelle Gilgenberg für den Personen-, beschränkten Gepäcks- und Wagenladungs-Güterverkehr und die Haltestellen Klein-Eberharts, Edlitz a. d. Th. und Merkengersch für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Eigentümerin dieser Lokalbahn ist die Aktiengesellschaft „Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl", in deren Besitz auch die Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th. übergegangen ist; die genannten drei Lokalbahnen bilden ein einheitliches Ganzes. Der Betrieb der Lokalbahn Waidhofen a. d. Th.-Zlabings wird ebenso wie derjenige der beiden anderen bezeichneten Lokalbahnen von der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien geführt.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Verlegung der Trasse der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank bei St. Pölten.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Verlegung der Trasse der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank zwischen den Stationen St. Pölten k. k. Staatsbahnhof und St. Pölten Lokalbahnhof im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 22. Juni 1903. E.-M.-Z. 24.926/2.

Statistik der elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben die „Statistik der in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb für das Jahr 1901". Der Publikation, welche gegenüber dem Vorjahre eine durch die Ausgestaltung des elektrischen Betriebes bedingte Erweiterung erfahren hat, entnehmen wir folgende besonders markante Daten:

Die Länge der elektrischen Eisenbahnen erhöhte sich von 254·78 km mit Ende 1900 auf 364·54 km im Jahre 1901, d. i. um 109·76 km oder 43·08 Prozent, indem 50·57 km neu gebaut und 59·19 km früher mit Pferdekraft betriebener Linien in solche mit elektrischem Betriebe umgewandelt wurden.

Von der ausgewiesenen Gesamtlänge von rund 365 km entfielen auf Niederösterreich 122, Oberösterreich 9, Steiermark 36, Krain 5, das Küstenland 16, Böhmen 118, Mähren 34, Schlesien 5, Galizien 13 und auf die Bukowina 7 km.

Unter den 26 Unternehmungen, welche elektrische Linien im Betriebe hatten, befinden sich 7 Gemeinden (Wien, Olmütz, Aussig, Brüx, Pilsen, Prag und Lemberg), von welchen die drei letztgenannten den Betrieb selbst führten. Bei einer Eisenbahnunternehmung (Belvedere-Anhöhe in Prag-Bubenč) war der Betrieb im Berichtsjahre eingestellt.

Die Gesamtzahl der auf den elektrischen Eisenbahnen beförderten Personen betrug im Jahre 1901 131·51 Millionen (gegen 1900 + 77·08 Prozent), d. i. pro Kilometer Betriebslänge 447.436 (+ 17·82 Prozent) oder pro Tag 15.035 (+ 56·31 Prozent), und die Länge der von einer beförderten Person durchschnittlich zurückgelegten Strecke 3·17 km gegen 2·96 km im Jahre 1900. Die Betriebseinnahmen aus dem Bahnbetriebe betrugen 17·23 Millionen Kronen (+ 75·30 Prozent), somit pro Kilometer Betriebslänge K 58.617 (+ 16·63 Prozent), die eigentlichen Betriebsausgaben 10·85 Millionen Kronen (+ 89·37 Prozent), d. i. pro Kilometer Betriebslänge K 36.902.

Die Anzahl (4) und Länge (0·917 km) der Drahtseilbahnen erfuhren im Jahre 1901 keine Aenderung. Auf denselben wurden im ganzen 619.412 Personen (gegen 1901 + 11·55 Prozent) befördert. Die gesamten Einnahmen betrugen K 91.311, welchen Ausgaben von K 86.481 gegenüberstanden.

Bei den Pferdebahnen verminderte sich die Gesamtlänge von 117·06 km auf 57·87 km, d. i. um 50·56 Prozent infolge der bereits erwähnten Einführung des elektrischen Betriebes. Neue Pferdebahnlinien kamen im Jahre 1901 nicht zur Eröffnung. Es wurden insgesamt 62·02 Millionen Personen (gegen 1900 — 31·47 Prozent), d. i. pro Kilometer Betriebslänge 724.711 (+ 0·81 Prozent) und pro Tag 26.280 (— 23·57 Prozent) Personen befördert. Die Betriebseinnahmen bezifferten sich auf 8·34 Millionen Kronen (— 32·27 Prozent), somit pro Kilometer Betriebslänge auf K 97.432 (— 0·36 Prozent), und die eigentlichen Betriebsausgaben auf 7·76 Millionen Kronen (— 22·71 Prozent), d. i. pro Kilometer Betriebslänge auf K 90.651.

Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.

Die Bahnanstalt haftet nicht für eine Verletzung, welche ein Reisender infolge des Herabfallens eines Gepäckstückes erleidet, welches im Gepäckträger ungenügend gesichert untergebracht war.

(Entscheidung vom 21. März 1903, B c $\frac{33/3}{9}$.)

Der Reisende J. B. erlitt am 30. September 1902 während der Fahrt von S. nach W. dadurch eine Verletzung der Nase, dass ein Gepäckstück von dem über ihm befindlichen Gepäckträger herabfiel und ihn streifte.

B. belangte die St. B. wegen Bezahlung eines Schmerzengeldes und Leistung einer Entschädigung für Verdienstentgang und Heilungskosten.

Das k. k. Handelsgericht in Wien wies die Klage mit Urteil vom 21. Jänner 1903, C g II $\frac{336/2}{6}$, kostenpflichtig mit folgender Begründung ab:

Gemäss § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 29, spricht die Vermutung dafür, dass eine im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn erfolgte körperliche Verletzung eines Menschen durch ein Verschulden der Bahn oder ihrer Bediensteten, welches sie zu vertreten hat, eingetreten sei. Die Eisenbahn-Unternehmung kann sich von dieser Haftung gemäss § 2, l. c, nur dann befreien, wenn sie den Beweis dafür erbringt, dass die Verletzung entweder durch einen unabwendbaren Zufall (vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch das Verschulden des Beschädigten selbst verursacht wurde.

Im vorliegenden Falle hat die beklagte Gesellschaft behauptet, dass der fragliche Unfall durch eine unabwendbare Handlung dritter Personen, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, entstanden ist.

Der Unfall ist, was als erwiesen anzunehmen ist, dadurch entstanden, dass ein Gepäckstück von dem zur Aufnahme des Gepäckes bestimmten Tragbrette herab und auf die Nase des Klägers fiel.

Die beklagte Gesellschaft macht nun geltend, dass das Paket deshalb herabgefallen sei, weil es nicht mit der gehörigen Sorgfalt untergebracht worden ist.

Das durchgeführte Beweisverfahren hat tatsächlich den Gerichtshof zur Ueberzeugung gebracht, dass der gegenständliche Unfall auf das Gebaren jenes Reisenden zurückzuführen ist, der das ursprünglich gut gelagerte Paket, um zu seiner Reisetasche zu gelangen, herabnahm, und es dann, offenbar ungeschickt, zurücklegte, und auf die mangelhafte Beaufsichtigung desselben durch die Besitzerin.

Da nach § 28 des Eisenbahn-Betriebsreglements den Reisenden selbst die Aufsicht über ihr in den Waggon mitgenommenes leichtes Handgepäck zusteht, so ergibt sich hieraus auch eine Verpflichtung der Reisenden, sich von Zeit zu Zeit um ihr Gepäck zu kümmern, da es doch allgemein bekannt ist, dass infolge der fortwährenden Bewegung des Waggons die darin aufbewahrten Gegenstände leicht ihre Lage verändern und herunterfallen können.

Nur durch die Ausserachtlassung dieser gebotenen Aufsicht über das Paket konnte es geschehen, dass es infolge der mit der normalen Bewegung des Zuges verbundenen Erschütterungen herabfiel. Ist aber der Koffer infolge unvorsichtiger Verwahrung seitens des Reisenden herabgefallen, so muss darin eine unabwendbare Handlung einer dritten Person erblickt werden, für die die Bahn nicht einzutreten hat.

Daran kann der Umstand nichts ändern, dass das Gepäckstück über Aufforderung des Kondukteurs hinaufgelegt wurde, denn der Kondukteur hat nicht gesagt, dass das Paket gerade dorthin gelegt werde, von wo es herabfiel, und die Unterbringung und Ueberwachung des Reisegepäckes ist im übrigen Sache des Reisenden.

Es kann auch nicht geltend gemacht werden, dass die betreffende Handlung, beziehungsweise Unterlassung des Passagiers an sich möglicherweise und überhaupt etwa durch eine angemessene Verstärkung des Zugsbegleitpersonales, welches etwa in jedem Waggon über die ordnungsmässige und sichere Verwahrung des Reisegepäckes wachen sollte, hätte vermieden werden können. Nach den wirtschaftlichen Regeln des Verkehres wäre es absurd, ein solches Postulat zu stellen. Es kann vielmehr vernünftigerweise nur darauf ankommen, ob das Ereignis durch jene Vorsicht abgewendet werden konnte, das nach den Gesetzen des Verkehres von dem sorgfältigsten Frachtführer gefordert werden konnte.

Diese Frage muss vorliegenden Falles verneint werden.

Denn im § 28 des Eisenbahn-Betriebsreglements ist es den Passagieren gestattet, kleine, leicht tragbare Gegenstände, zu welchen das in Frage kommende Paket gerechnet werden muss, mitzunehmen, und es könnte die Gesellschaft nur dann verantwortlich gemacht werden, wenn es sich um ein grosses Gepäckstück handelte, dessen Mitnahme in den Waggon zu verhindern dann ihre Pflicht gewesen wäre.

Was die „Ueberfüllung der Gepäcksträger“ anlangt, so kann hierin ein Verschulden der Bahn nicht erblickt werden. Es wäre Sache der Passagiere gewesen, sich diesbezüglich an den Kondukteur zu wenden, der gewiss Abhilfe verschafft hätte; ein solches Ersuchen wurde jedoch nicht an den Kondukteur gerichtet.

Uebrigens war eine die Sicherheit der Passagiere nicht gefährdende Lagerung des Gepäckstückes möglich, was sich daraus ergibt, dass es von L. bis St. nicht herabfiel, und ohne die Manipulation des Reisenden gewiss auch weiterhin in seiner Lage verblieben wäre.

Der gegen dieses Urteil ergriffenen Berufung des Klägers gab das k. k. Oberlandesgericht in Wien laut des Urteiles vom 21. März 1903, B c II $\frac{33/3}{9}$, keine Folge. In den Urteilsgründen wird ausgeführt:

Die Berufung des Klägers kann nach keiner Richtung hin für begründet erkannt werden.

Wenn das Gericht I. Instanz auf Grund der durchgeführten Beweise zur Ueberzeugung gelangt ist, dass der Unfall des Klägers auf das Gebaren jenes Reisenden, welcher, um zu seiner Reisetasche zu gelangen, das ursprünglich auf dem Gepäckbrette gut gelagerte Paket von demselben herabnahm und es dann offenbar ungeschickt zurücklegte, ferner auch auf die mangelhafte Beaufsichtigung dieses Gepäckstückes durch die Besitzerin zurückzuführen ist, und in diesem festgestellten Sachverhalte eine unabwendbare Handlung dritter Personen erblickt hat, deren Verschulden die Bahn nicht zu vertreten hat, so muss diese Schlussfolgerung als richtig angesehen werden, und war daher das beklagte Eisenbahnärar gemäss § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, von der Ersatzleistung befreit.

Die Ansicht des Klägers, dass ein Verschulden der Bahn schon darin gelegen sei, dass sie für die Unterbringung des Handgepäckes in den Waggons solche Einrichtungen getroffen habe, welche eine Gefahr für die körperliche Sicherheit der Reisenden herbeizuführen oder zu vergrössern geeignet sind, ist nicht stichhältig, weil die Konstruktion, sowie die ganze Einrichtung der Eisenbahnwaggons der behördlichen Genehmigung unterliegt, und die Verwendung einer behördlich genehmigten Wagentype der Bahn nicht zur Last gerechnet werden kann, daher auch der Forderung des Berufungswerbers nach Abschaffung der Gepäckbretter und deren anderweitige Anbringung dermalen rechtlich ohne Bedeutung ist.

Dass sich aber der Unfall in einem behördlich nicht genehmigten Waggon oder etwa infolge des schadhaften

Zustandes des Gepäckbrettes ereignet habe, hat der Kläger selbst nicht behauptet.

Der Mangel einer Beaufsichtigung bei der Unterbringung und Lagerung des Handgepäckes kann der Bahn nicht zum Vorwurfe gemacht werden, weil, abgesehen davon, dass eine solche Massregel unausführbar wäre, nach den bestehenden Vorschriften eine Ingerenz der Bahnorgane in dieser Beziehung nur insoweit platzzugreifen hat, dass keine grossen und schweren Gegenstände von den Reisenden in den Waggon mitgenommen und das Handgepäck nicht zwischen den Sitzplätzen, in den Gängen oder auf der Plattform niedergelegt werde, im übrigen aber den Reisenden die Beaufsichtigung ihres Gepäckes selbst obliegt. (§ 88 E.-B.-R. und Zusatzbestimmung I.)

Ein Blumenstrauss, welcher sich in einem Rahmen befindet, mit einem Tuche umwickelt, mit einem Riemen verschnürt und circa 4—5 kg schwer ist, kann nicht als ein Gegenstand angesehen werden, dessen Mitnahme nach § 28 E.-B.-R. nicht zu gestatten gewesen wäre, ebenso war auch der Umfang des Paketes kein so grosser, dass dessen Mitnahme zu beanständen gewesen wäre, zumal sich dasselbe schon der äusseren Hülle nach dem Bahnbediensteten augenscheinlich als Handgepäck darstellte, die Bahnorgane jedoch zu einer Untersuchung desselben nur im Falle des § 29 E.-B.-R. berechtigt, jedoch nicht verpflichtet sind.

Die Anschauung und Forderung des Berufungswerbers, dass sich die Bahnorgane um die Unterbringung und Lagerung der Gepäckstücke auf den Gepäckträgern im Wagen zu kümmern hätten, ist unberechtigt und, wie bereits erwähnt, auch undurchführbar.

Es ist dies durch keine Vorschrift geboten.

Die Bahn trifft nicht einmal eine Haftung aus einer Handlung der von ihr zugelassenen Gepäckträger (§ 37, Abs. 2, E.-B.-R.), vielmehr steht nach § 28 E.-B.-R. die Beaufsichtigung des in den Waggon mitgenommenen Gepäckes den Reisenden selbst zu und Absatz 3 des § 28 E.-B.-R. bestimmt für jeden Reisenden den ihm für sein Handgepäck zukommenden Platz und Raum, so dass dem Bahnorgane ein Einschreiten nur dann zustehen würde, wenn von einem Reisenden eine Beschwerde erhoben würde.

Nachdem vom Erstgerichte bei seiner Entscheidung die bezüglich des Handgepäckes bestehenden gesetzlichen Vorschriften angewendet wurden, andere spezielle Vorschriften über den Umfang der Pflichten des Bahnpersonales in bezug auf das Handgepäck, welche kundgemacht und vom Gerichte von Amts wegen zu berücksichtigen sind, nicht bestehen, so liegt auch ein Mangel des Verfahrens in dieser Richtung nicht vor.

Bei dieser rechtlichen Beurteilung der Sache kann auch von einem Mitverschulden der Bahn nicht die Rede sein und sind bei dieser Sachlage die vom Kläger beantragten Beweise über die Verletzung und deren Folgen unerheblich.

[E.-M.-Z. 24.959 ex 1903.]

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 235. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Juni 1903 eingebrachte Regierungsvorlage, betreffend die Einlösung der österreichischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn durch den Staat, hat folgenden Wortlaut:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

In Ausführung der Bestimmung im Artikel II, erster Absatz, des Gesetzes vom 25. Mai 1889, R.-G.-Bl. Nr. 82, betreffend die Betriebsübernahme und die eventuelle Einlösung der österreichischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn durch den Staat, wird die Regierung ermächtigt, in dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte die vorbezeichneten Bahnlinien in Gemässheit der Bestimmungen im § 11, beziehungsweise im § 10 der mit dem obigen Gesetze genehmigten, von den Ministerien des Handels und der Finanzen mit den beiden vorgenannten Eisenbahn-Gesellschaften am 20. und 22. Dezember 1888 abgeschlossenen Uebereinkommen für den Staat einzulösen.

Artikel II.

Die Regierung wird zu diesem Zwecke insbesondere ermächtigt, die im Zeitpunkte der Einlösung ob den im vorstehenden bezeichneten österreichischen Bahnlinien bücherlich haftenden Prioritätsanlehen, einschliesslich des zur Konvertierung der fünfprozentigen Prioritätsanlehen der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn in dreieinhalbprozentige, bestimmten Ergänzungsanlehens im Nominalbetrage von K 9,300.000 zur Selbstzahlung zu übernehmen. Die ob der österreichischen Linie der Ungarischen Westbahn bücherlich haftende fünfprozentige Prioritätsanleihe ist in Gemässheit der Bestimmung im § 9 des bezogenen Uebereinkommens vom 22. Dezember 1888 unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften und unter Wahrung der Rechte der Besitzer solcher Prioritätsobligationen nach Ermessen der Staatsverwaltung zur Rückzahlung zu bringen oder in eine niedriger verzinsliche zu konvertieren und einschliesslich des zu diesem Zwecke etwa erforderlichen Ergänzungsanlehens vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Im übrigen hat die Staatsverwaltung von dem ihr in den beiden letzten Absätzen des § 11, beziehungsweise des § 10 der obigen Uebereinkommen vorbehaltenen Rechte, an Stelle der vereinbarten Annuitätenzahlungen die einmalige Zahlung von Kapitalsbeträgen an die Gesellschaften oder deren Liquidatoren in Gemässheit der bezogenen Vertragsbestimmungen zu leisten, Gebrauch zu machen.

Artikel III.

Zur Bedeckung des Erfordernisses für die in Gemässheit der Bestimmungen in den Artikeln I und II dieses Gesetzes für die Einlösung der österreichischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn an diese Gesellschaften oder deren Liquidatoren vom Staate zu leistenden Kapitalszahlungen, sowie für die im Artikel II alternativ vorgesehene Zurückzahlung des fünfprozentigen Prioritätsanlehens der Ungarischen Westbahn können Obligationen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente ausgegeben werden.

Demgemäss sind solche Obligationen im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Artikel IV.

Für die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Uebereinkommen, Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden wird die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt.

Desgleichen wird für die im Artikel II vorgesehene Konvertierung der noch nicht fälligen, fünfprozentigen Prioritätsanlehen der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und jenes der Ungarischen Westbahn die Befreiung von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren gewährt.

Diese Befreiung erstreckt sich auf die neu auszugebenden Obligationen der Ergänzungsanlehen, auf die Zusätze (Abstempelungsklauseln), welche den im Verkehre bleibenden konvertierten Obligationen beigefügt werden und nicht schon nach den allgemeinen Vorschriften gebührenfrei sind, und auf die wegen der Konvertierung errichteten und noch zu errichtenden sonstigen Urkunden und zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen.

Artikel V.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. galizische Statthalterei hat den Baukonsens für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Kozy der Bahnlinie Bielitz—Kalwarya im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 26.683.]

Normalspurige Lokalbahn Janów - Jaworów. (Genehmigung des Geleiseplanes für die projektierte Station Starzyska-Szkło.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów vorgelegten geänderten Geleiseplan für die im Zuge der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Janów-Jaworów projektierten Station Starzyska-Szkło unter Vorschreibung gewisser Aenderungen genehmigt. [E.-M.-Z. 24.501.]

Waldindustriebahn Krechowice - Suchodół. (Zweiglinie Łuhy—Iłemnia: Projekt für den in km 10·6/7 der Linie Łuhy—Iłemnia abzweigenden Flügel in das Pohoreczkatal: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Konzessionär der Waldindustriebahn Krechowice-Suchodół Kasimir Fürst Lubomirski vorgelegten Projektes für den in km 10·6/7 der Linie Łuhy—Iłemnia abzweigenden Flügel dieser Bahn in das Pohoreczkatal, die Vornahme der politischen Begehung für den 3. Juli 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 28.117.]

Normalspurige Lokalbahn Piła - Jaworzno. (Anberaumung der politischen Begehung für die projektierten Sicherungseinrichtungen bei den Niveaukreuzungen.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Vornahme der politischen Begehung für die projektierten Sicherungseinrichtungen bei den Niveaukreuzungen der Lokalbahn Piła-Jaworzno mit der schmalspurigen Lokomotivschleppbahn Bary-Ciezkowice der Firma Julius Przeworski und mit der Rollbahn Helenenschacht-Przemszafluss der Jaworzner Steinkohlen-Gewerkschaft für den 11. Juli 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 28.252.]

Bauvergebung der Pyhrnbahn. Die Herstellung des Unterbaues, der Beschotterung und Oberbaulegung, des Hochbaues, der Bahneinfriedung und Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen für die Pyhrnbahn wurde vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund des Ergebnisses der am 18. Juni 1903 durchgeführten Offertverhandlung rücksichtlich der Baulose 1 bis einschliesslich 5 der Bauunternehmung E. Gross & Comp. in Wien, rücksichtlich des Bauloses 8 der Bauunternehmung Schratz & Sohn in Urfahr zur Ausführung übertragen.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Mai 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge (Anzahl)				Verspätungen in den Endstationen (Anzahl)					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch (Anzahl der Veranlassungen)									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien	573	18444	999	20016	9	16	1	26	0·1	23	.	1	.	1	.	.	1	.	3
" Linz	268	4454	713	5435	7	2	.	9	0·2	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.
" Innsbruck	721	2367	186	3274	44	21	.	65	2·0	55	3	37	.	2	.	1	4	.	5
" Villach	124	2626	1810	4560	2	14	5	21	0·5	15	1	2	.	2	.	.	1	.	1
" Triest	64	904	186	1154	1	2	.	3	0·3	3	1	.	.	.	.	.	.	.	1
" Pilsen	405	2953	4820	8178	5	9	5	19	0·2	22	.	14	.	1	.	.	.	3	5
" Prag	218	3244	4369	7831	6	52	16	74	0·9	42	.	27	.	3	.	.	2	.	11
" Olmütz	124	1893	3761	5778	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
" Krakau	93	1426	310	1829	1	7	.	8	0·4	5	.	18	.	.	.	.	2	.	1
" Lemberg	62	1705	403	2170	8	6	.	14	0·6	5	.	14	.	.	.	.	.	.	
" Stanislau	155	1089	2770	4014	.	22	.	22	0·5	11	1	8	.	2	.	.	.	.	4
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	63	1023	595	1681	8	10	.	18	1·1	18	.	11	1	.	.	.	1	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1344	1161	2691	7	14	2	23	0·9	26	2	35	3	.		.	.		3
Buschtěhrader Eisenbahn	311	978	1775	3064	10	6	1	17	0·6	13	1	11	.	.	.	.	1	.	2
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1099	65	1164	.	3	.	3	0·3	.	.	3	.	.			.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	521	31	552	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	776	5535	5171	11482	56	35	1	92	0·8	83	4	32	9	.	1	.	1	.	5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	630	14	706	.	1	.	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	531	6235	124	6890	8	22	.	30	0·4	34	.	8	.	1	.	.	.	.	13
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	806	6188	3937	10931	34	68	6	108	1·0	83	.	57	.	7	.	.	2	.	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	339	44	383	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1029	8444	124	9597	26	38	.	64	0·7	50	3	26	.	.	.	.	2	1	16
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2068	31	2099	.	8	.	8	0·4	8	.	2	.	.	.	.			.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	12	558	.	570	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

27. Juni. In der Teilstrecke Borszów—Iwanie puste der Linie Teresin—Iwanie puste wurde mit den Zügen Nr. 3857 und 3854 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

28. Juni. Infolge Dammrutschung wurde in der Teilstrecke Torskie—Worwolińce der Lokalbahn Czortków-Zaleszczyki der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt. Der Personenverkehr wird bei den Zügen Nr. 3656 und 3657 durch Umsteigen der Personen und Uebertragen des Gepäckes aufrecht erhalten. Die Züge Nr. 3655 und 3660 verkehren bis zur Behebung der Dammrutschung zwischen Czortków und Tłuste.

29. Juni. Infolge Bergsturzes wurde in der Strecke Kennelbach—Doren der Bregenzerwaldbahn der Güterverkehr auf circa zwei Tage eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

28. Juni. Wegen Dammrutschungen bei km 65·4 der Strecke Skutsch—Chrast wurde der Güterverkehr auf circa 36 Stunden eingestellt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

29. Juni. Mit den Zügen Nr. 254 und 251 wurde in der Strecke Skutsch—Chrast der Güterverkehr und mit dem Zuge Nr. 207 der Personenverkehr ohne Umsteigen aufgenommen.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung des elektrischen Betriebes in der Strecke Peregringasse—Liechtensteinstrasse—Sechsschimmelgasse—Sternwartestrasse—Hasenauerstrasse und Peregringasse—Ende Liechtensteinstrasse zum Anschlusse an die Dampftramway nach Nussdorf.) Am 27. Juni 1903 ist der elektrische Betrieb auf der von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft i. L. betriebenen städtischen Strassenbahnlinie Peregringasse — Liechtensteinstrasse — Sechsschimmelgasse — Sternwartestrasse — Hasenauerstrasse und Peregringasse—Ende Liechtensteinstrasse zum Anschlusse an die Dampftramway nach Nussdorf aufgenommen worden.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Abfertigung von Eilgütern mit Beförderungsscheinen [Abonnement].) Bei den österreichischen Staatsbahnen besteht bereits seit einer Reihe von Jahren ein vereinfachtes Verfahren (Abonnement) für die eilgutmässige Abfertigung regelmässig wiederkehrender Sendungen von Approvisionierungsartikeln und der zugehörigen leeren Emballagen. Mit 1. Juli 1903 gelangen neue Vorschriften zur Einführung, durch welche die erwähnte Abfertigung weitere Vereinfachungen erfährt. So entfällt fortan die Verpflichtung der Verwendung von Blechtafeln zur Signierung der einzelnen Frachtstücke und die Tarierung der Milchkannen. Auch hinsichtlich der monatlichen Abrechnung tritt insofern eine Erleichterung ein, als der Zahlungsbetrag im Wege der Post beglichen werden kann. Insbesondere aber ist durch die unbeschränkte Zulassung von Abonnements in unbesetzten Haltestellen, in welchen diese Abfertigungsart bisher nur für Milchsendungen vorgesehen war, eine noch ausgedehntere Benützung der in Rede stehenden einfachen und praktischen Abfertigung ermöglicht.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Eröffnung der Personenhaltestelle Böhmisch-Schützendorf.) Am 1. Juli 1903 wurde die in der Strecke Deutschbrod—Saar in Mähren in km 9·980 zwischen der Station Frauenthal und der Haltestelle Uttendorf-Hesov gelegene Personenhaltestelle „Böhmisch-Schützendorf" für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnlinien erteilt:

1. Mit Erlass vom 29. Mai 1903, Z. 72.095, der Firma Ludwig Reményik jun. und der Firma Emil Krausz in Kolozsvar (Klausenburg) für
 a) eine von der Station Bánffy-Hunyád der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und über Zsobok und Farnas, eventuell von Zsobok aus über Magyar-Bika, Kétesd und und Alsó-Füld bis Nagy-Almás (Komitat Kolozs) führende,
 b) eine von der zukünftigen Station Nagy-Almás der Linie a) ausgehende und zur Station Oermezö der Linie Dées—Oermezö — Zsibó der Szamosvölgy - Eisenbahn führende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 29. Mai 1903, Z. 24.286, dem Baron Fedor Nikolics de Rudna in Rudna für
 a) eine von der Station Fehértemplom (Weisskirchen) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und über Száskabány und Bozovics bis Zablonicza führende,
 b) eine als Alternative der Linie a) einerseits von deren zukünftigen Station Bozovics über Radaria bis zum Fusse des Pregeda-Gebirgsstockes führende,
 c) anderseits von der zukünftigen Station Szaszkabánya aus die Linien a) und b) mit den Eisen- und Kohlenbergbau-Revieren bei Steierlak und
 d) diese von Steierlak aus über Jamon in der Station Versecz mit den königl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie den Linien Versecz—Temes-Kubin, Versecz—Lugos—Maros-Illye der Südöstlich-ungarischen Lokalbahnen und Szécsány—Versecz der Torontaler Komitats-Lokalbahnen verbindende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 7. Juni 1903, Z. 31.658, dem Andor Urbán und Leo Abelsberg in Budapest für eine von der Station Nagy-Becskerek der Eisenbahn Szeged—Karlova—Nagy-Becskerek und der Linien Zsombolya (Hatzfeld)—Nagy-Becskerek und Pancsova—Nagy-Becskerek der Torontaler Komitats-Lokalbahnen ausgehende und diese in der Station Zsablya mit der Lokalbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)—Zsablya—Ujvidék (Neusatz)—Titel verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 7. Juni 1903, Z. 32.821, dem Baron Josef Thoroszkay in Mezö-Szt. Mihály und Konsorten für eine von der Station Nagy-Enyed der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese in der zukünftigen Station Boréo mit der projektierten Lokalbahn Torda—Boréo verbindende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 7. Juni 1903, Z. 33.334, der Direktion der Boldvavölgy-Lokalbahn für eine von einem geeigneten Punkte ihrer Linie ausgehende, bis zu den Hochöfen der dortigen Gewerkschaft nächst Martony führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. Mai die 17·2 km lange Nebenbahnstrecke Ratingen West—Wülfrath im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld für den Personen- und Güterverkehr; an derselben liegen die für die Abfertigung von Personen, Gütern, Reisegepäck, Privatdepeschen, Leichen und lebenden Tieren eingerichteten Haltestellen Hofermühle und Flaudersbach; die 15 km lange Reststrecke Donaustauf—Wörth a. d. Donau der schmalspurigen Walhallabahn der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München für den öffentlichen Verkehr; auf der Anschlussstation Walhallastrasse gelangen die Güter zur Umladung und werden dieselben, soweit direkte Tarife zur Einführung gelangen, direkt abgefertigt; an der neuen Linie liegen die Stationen, bezw. Haltestellen Sulzbach a. d. Donau, Bach, Wiesent und Wörth a. d. Donau; der Sitz der Betriebsverwaltung ist in Donaustauf; die 3·128 km lange Strecke Chorzow—Königshütte im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den Personenverkehr; diese Strecke bildet die Fortsetzung der bereits im Betriebe befindlichen Teilstrecke Schwientochlowitz—Königshütte der im Bau begriffenen Hauptbahnverbindung Kattowitz—Chorzow; ferner die 15·70 km lange Teilstrecke Ingolstadt Lokalbahnhof—Dolling der Lokalbahn Ingolstadt-Riedenburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

Niederlande. (Eröffnung des niederländischen Teiles der Lokalbahn Enschede-Ahaus.) Am 25. April 1903 wurde der niederländische Teil der Lokalbahn Enschede-Ahaus von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Württemberg. (Aenderung der betriebsleitenden Behörden einer Anzahl Privatbahnen.) Die Oberleitung des Betriebes 1. der Filderbahn, 2. der württembergischen Lokaleisenbahnen a) Härdtfeldbahn (Aalen-Ballmertshofen), b) Reutlingen-Gönningen, 3. der Hohenzollernschen Kleinbahnen a) Eyach-Haigerloch Stetten, b) Kleinengstingen-Gammerdingen hat an Stelle der bisherigen Direktionen der Gesellschaften die „Betriebsabteilung Stuttgart der westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft“ (Bureau Hohenstaufenstrasse 20 in Stuttgart) übernommen.

Amerika. (Schlafwagen auf Strassenbahnen.) In den Vereinigten Staaten werden jetzt die ersten Schlafwagen auf der elektrischen Strassenbahn eingeführt, und zwar auf der Strecke zwischen Cincinnati in Ohio und Columbus, der Hauptstadt dieses Staates. Die Entfernung zwischen beiden Städten beträgt 120 englische Meilen (190 km). Jeder der Schlafwagen enthält 20 Sitze und 20 Betten, die bequemer und luxuriöser eingerichtet sind als die der Eisenbahnen.

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im Juli 1903.)

Im Monate Juli 1903 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Juli
Liverpool	„Cypria“ (Cunard Line)	25/VI-5/VII
London	„Szeged“	1—10
Bordeaux*	„Matlekovits“	1—10
Hamburg [1])	„Byzanz“	1—10
Liverpool[1])	„Avon“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Douro“	1—10
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos *	„Stefánia“	10
Lissabon, Oporto, Rouen	„Kolozsvár“	5—15
Liverpool	„Pavia“ (Cunard Line)	5—15
Rotterdam, Antwerpen	„Báró Fejérváry“	5—15
Malaga, Rouen *	„Báthori“	5—15
London [1])	„Austria“	10—20
Hamburg [1])	„Morea“	15—25
Liverpool [1])	„Andalusian“	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„Jokai“	15—25
London	„Deák“	15—25
Glasgow *	„Nagy Lajos“	18—28
Bordeaux	„Kálmán király“	21—31
Liverpool	„Brescia“ (Cunard Line)	21—31
London [1])	„Sultana“	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino“	21—31
Rouen	„Tibor“	21—31
Hamburg	„Bagdad“	25/VII-5/VIII

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Juli
London	Fiume	„Zichy“	1—10
Liverpool	„	„Veria“ (Cunard Line)	1—10
London [1])	„	„Syria“	1—10
Antwerpen	„	„Széchényi“	5—15
London	„	„Széll Kálmán“	5—15
Liverpool [1])	„	„Alsatian“	5—15
London	„	„Arad“	10—20
Rouen	„	„Szent István“	10—20
Hamburg [1])	„	„Bagdad“	10—20
London	„	„Baross“	15—25
Liverpool [1])	„	„Fabian“	15—25
London [1])	„	„Genoa“	15—25
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Balaton“	21—31
Glasgow	Fiume	„Petöfi“	21—31
Liverpool	„	„Tyria“ (Cunard Line)	21—31
Hamburg[1])	„	„Pergamon“	21—31
Hull, Newcastle o/T	„	„Urbino“	21—31
Bordeaux	„	„Andrássy“	25/VII-5/VIII
Rotterdam	„	„Báro Fejérváry“	25/VII-5/VIII
Rouen	„	„Kolozsvár“	25/VII-5/VIII
Bordeaux	„	„Matlekovits“	25/VII-5/VIII
London	„	„Szeged“	25/VII-5/VIII

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie Fiume—Malta—Italien—Südfrankreich—Spanien.

Ab Fiume: „Tisza“ am 2., Szent László am 9., „Kassa“ am 16., „Zriny“ am 23., „Mátyás király“ am 30. Juli.

Ab Valencia: „Zrinyi“ am 1., Mátyás király“ am 8., „Rákóczy“ am 15., „Tisza“ am 22., „Szent László“ am 29. Juli.

Verschiedene Mitteilungen.

Marmaroser Salzbahnen-Aktiengesellschaft. Generalversammlung.) Am 12. Juni 1903 fand in Budapest die diesjährige Generalversammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft statt. Dem Geschäftsberichte zufolge belaufen sich die Einnahmen auf K 481.945·28 (— K 19.491·93), die Betriebs- und sonstigen Ausgaben auf K 212.857·54 (— K 6864·09); der Betriebsüberschuss demnach auf K 269·087·71 (— K 12.630·84 gegen das Vorjahr). Nach Zurechnung des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 beläuft sich der disponible Reingewinn auf K 296.883·03, wovon nach Zuweisungen an die verschiedenen Fonds und Reserven im Gesamtbetrage von K 47.520·09 zur Einlösung der verlosten Prioritätsaktien K 54.800, zur Zahlung einer Dividende von K 9 pro Prioritätsaktie und von K 7 pro Stammaktie K 156.636, zur Dotierung des statutenmässigen Stammaktien-Einlösungsfonds K 14.270 zu verwenden und der Rest von K 23 646·94 auf neue Rechnung vorzutragen beschlossen wurde. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntnis und erteilte das Absolutorium.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereinskilometerzeiger.) Zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 4 ist der XVI. Nachtrag, zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 110 der III. Nachtrag erschienen.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Die Verzeichnisse Nr. 43, 73 und 79 sind neu ausgegeben worden. Zu dem Verzeichnisse Nr. 8 ist der II. Nachtrag und zu der Sammlung von Vereins - Güterwagenparkverzeichnissen der VIII. Nachtrag erschienen. Aufgehoben wurden die älteren Verzeichnisse Nr. 20, 43, 73 und 79.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Lokalbahnstrecken der Bayerischen Staatseisenbahnen a) Leutershausen—Bechhofen (22·71 km), b) Pasing—Herrsching (30 92 km), welche am 16. Juni, bezw. 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zuzurechnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

In der Station Freudenthal der Linie Olmütz—Troppau gelangt ein neues Aufnahmsgebäude im beiläufigen Kostenbetrage von K 110.000 (inkl. Mehrfundierung, Kanalisierung und Trottoir) zur Ausführung und wird der Bau desselben, welcher bis 15. Juli 1904 zu vollenden sein wird, im Offertwege vergeben.

Die Pläne, Baubedingnisse, Offertformulare und die Baubeschreibung liegen bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz zur Einsicht auf und sind dort auch käuflich zu erhalten.

Die gestempelten Offerte sind versiegelt und am Kuvert als Offert für das Aufnahmsgebäude Freudenthal bezeichnet, bis **16. Juli 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion zu überreichen. Dieselben gelangen am selben Tage um 3 Uhr nachmittags zur Eröffnung, welcher beizuwohnen den Offerenten freisteht.

Das Vadium im Betrage von K 6000 (Sparkassabüchel ausgeschlossen, Wertpapiere mit 90 Prozent des Tageskurses gerechnet) ist zum gleichen Termine getrennt vom Offerte bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa Olmütz zu erlegen und wird im Falle der Annahme des Offertes als Kaution zurückbehalten.

Bei der Offertverhandlung werden nur solche Offerenten berücksichtigt werden, welche ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzutun vermögen, und es behält sich die k. k. Staatsbahn-Direktion das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelaufenen Offerte abzulehnen.

Olmütz, im Juni 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes im Tarife, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. Jänner 1901.

Der auf Seite 27, beziehungsweise auf Seite 12 des Nachtrages II befindliche Frachtsatz der Post-Nr. 25 für Getreide und Hülsenfrüchte etc. in der Stationsverbindung Nagy Saros-Neumarkt (Nowy Targ) des vorbezeichneten Verbandstarifes wird von 177 Heller auf **168** Heller pro 100 kg berichtigt.

Wien, am 26. Juni 1903. [645]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 werden die auf den Seiten 19 und 20 des Nachtrages XI zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 34 (Porzellanerde) für die Station Sodau k.k.St.B. im Verkehre mit sämtlichen deutschen Stationen um je 2 Pfennige für 100 kg ermässigt.

Wien, am 25. Juni 1903. [646]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit 10. Juli 1903 gelangen neue Fahrpreise für direkte Fahrkarten von Mori über Trento nach Pergine, Levico, Roncegno-Marter und Borgo, ferner von Wien Südbahnhof über Leoben-Klagenfurt nach Krumpendorf, Pörtschach a. S., Velden a. W., Föderlach-F., Villach und umgekehrt, sowie von Baden über Leoben nach Selzthal zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Stationen ausgehängten Kundmachungen ersichtlich.

Wien, am 23. Juni 1903. [647]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit 1. Juli 1903 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den obgenannten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen der Bestimmungen und der Preistafeln.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 40 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. Juni 1903. [648]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung des vom 1. März 1894 gültigen Spezialtarifes für die Beförderung von Grosshornvieh von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), sowie der Bukowinaer Lokalbahnen nach Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau.

Der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif wird samt Nachträgen I und II mit 31. August 1903 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 26. Juni 1903. [649]

K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen im Verkehre zwischen Hauptzollamt einerseits und den Stationen Schneebergdörfel, Hauslitzsattel, Baumgartner und Hochschneeberg anderseits direkte Fahrkarten für einfache Fahrt II. und III. Klasse, ferner von Hauptzollamt nach den genannten Stationen der Schneebergbahn direkte Rückfahrkarten II. und III. Klasse, letztere mit achttägiger Gültigkeitsdauer, zur Einführung.

Wien, am 25. Juni 1903. [650]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Ullitz-Pleschnitz.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Ullitz-Pleschnitz der Linie Pilsen — Eger wird am 1. Juli 1903 auch für den Stückgutverkehr, somit für den Gesamtverkehr (Fuhrwerke ausgeschlossen) eröffnet.

Pilsen, im Juni 1903. [651]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Schlesisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Mit 15. Juli 1903 tritt der Nachtrag II zum Schlesisch-Sächsischen Verbandstarife vom 15. August 1902 in Kraft.

Exemplare des Nachtrages erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau, als auch bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von Mk. 0·10 = K 0·12 erhältlich.

Wien, am 25. Juni 1903. [652]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Beförderung lebender Tiere auf der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz.

Vom 1. Juli 1903 angefangen werden auf der obigen Lokalbahn auch lebende Tiere, als: Wiederkäuer, Pferde, Maultiere und Schweine, befördert werden.

Prag, im Juni 1903. [653]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. August 1903 gelangt
Nachtrag XII zum Heft 1 vom 1. März 1899,
" VII " " 2 " 1. August 1900 und
" II " " 3 " 1. Juli 1902
zur Einführung.

Die Nachträge enthalten unter anderem neue und geänderte Frachtsätze des Klassenguttarifes und einzelner Ausnahmetarife, sowie eine neue Fassung der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl etc.

Die durch die Nachträge eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. September 1903.

Druckexemplare können bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Nachtrag XII zum Heft 1 zum Preise von K 0·18,
" VII " " 2 " " " " 0·12,
" II " " 3 " " " " 0·12.

Wien, am 24. Juni 1903. [654]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Nachträgen zum Tarife vom 1. Jänner 1900 und Abänderung der Stationsbezeichnung „Torino Succursale".

Mit 1. August 1903 gelangt der Nachtrag IV zum Tarife, Teil I, Abteilung B, und der Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 1a, zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge können ab 15. Juli 1903 von der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bezogen werden, und zwar der Nachtrag IV zum Tarife, Teil I, Abteilung B, zum Preise von 25 Heller, der Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 1a, zum Ppeise von 50 Heller.

Im Tarife, Teil II, Heft 2, ist auf Seite 6 unter lit. f) in der ersten und dritten Zeile die Stationsbezeichnung „Torino Succursale" auf „Torino-Dora" abzuändern.

Diese Abänderung tritt mit 1. August 1903 in Wirksamkeit.

Wien, am 25. Juni 1903. [655]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Neudruck des Lokal-Personentarifes, Teil II.

Die in Nr. 68 des Verordnungs-Blattes vom 16. Juni 1903 verlautbarte Ausgabe des Neudruckes des Lokal-Personentarifes, Teil II, unterbleibt vorläufig.

Prag, am 27. Juni 1903. [656]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Arbeiter-Wochenkarten zwischen Simmeringer Hauptstrasse und Stadlauerbrücke-Lusthaus, sowie zwischen Stadlau und Stadlauerbrücke-Lusthaus, bezw. Simmeringer Hauptstrasse.

Mit 15. Juli 1903 gelangen zwischen den Haltestellen Simmeringer Hauptstrasse und Stadlauerbrücke-Lusthaus, sowie zwischen der Station Stadlau und der Haltestelle Stadlauerbrücke-Lusthaus, bezw. Simmeringer Hauptstrasse Arbeiter-Wochenkarten zum Preise von 120 Heller pro Karte zur Ausgabe.

Für diese Arbeiter-Wochenkarten sind die im Lokal-Personentarife vom 1. Jänner 1903, auf Seite 19 unter F—3, a enthaltenen Bestimmungen gleichwie für die Relation Stadlau—Wien massgebend.

Wien, am 26. Juni 1903. [657]

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Uebernahme unverpackter Hohlglaswaren und Thonwaren als Stückgut zur Beförderung.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, werden von den am Gütertarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen beteiligten Verwaltungen Hohlglaswaren der Pos. H—15, lit. c) und Thonwaren der Pos. T—21, lit. b), Ziffer 1, der Güterklassifikation auch als Stückgut (vgl. Zusatzbestimmung VIII zu § 58 des Betriebs-Reglements) zur frachtgutmässigen Beförderung unter den folgenden Bedingungen angenommen, und zwar:

a) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht nach Klasse II, mindestens aber für 1000 kg pro Frachtbrief nach Klasse I.
   Diese Frachtberechnung erfolgt insolange, als sich die Fracht für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Klasse A nicht billiger stellt.
b) Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen.

Wien, am 29. Juni 1903. [658]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Offert-Ausschreibung.

Auf der Strecke **Olmütz—Troppau** gelangen **18 eiserne Bahnschranken** zur Aufstellung und soll die Lieferung und Montierung derselben bis Ende November 1903 vollendet sein.

Die Normalpläne und Bedingnisse liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz (Abteilung 3) zur Einsicht auf und können dieselben hier nebst den Offertformularen käuflich bezogen werden.

Die gestempelten Offerte sind bis längstens **8. Juli 1903, 12 Uhr mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz einzubringen und werden dieselben am gleichen Tage, um 3 Uhr nachmittags, eröffnet.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach ihrem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangten Offerte abzulehnen.

Olmütz, im Juni 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1590	Kaiser Ferdinands-Nordbahn								Heller	Heller	Heller			
			Zuckerrüben	Zistersdorf	Hohenau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	23	18	5	Im Kartierungswege		
				Eichhorn					19	14	5			
				Nieder-Absdorf					19	12	7			
			Rübenschnitze	Hohenau	Zistersdorf				23	18	5			
					Eichhorn				19	14	5			
					Nieder-Absdorf				19	12	7			
1591	Kaiser Ferdinands-Nordbahn								Heller	Heller	Heller			
			Zuckerrüben	Czernotin-Keltsch	Leipnik	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	24	19	5	Im Kartierungswege		
				Milotitz					28	24	4			
				Hustopetsch					31	27	4			
			Rübenschnitze	Leipnik	Czernotin-Keltsch				21	16	5			
					Milotitz				25	21	4			
					Hustopetsch				28	24	4			
				Chropin	Czernotin-Keltsch				26	21	5			
					Milotitz				30	26	4			
					Hustopetsch				33	29	4			
				Standing	Czernotin-Keltsch				25	20	5			
					Milotitz				29	25	4			
					Hustopetsch				32	28	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfennig	Pfennig	Pfennig			
1592	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, in beliebiger Verpackung	Alt-Sandec	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902	305	244 *)	61	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Mszana dolna					238	207 *)	31			
				Alt-Sandec	Schönpriesen-Umschlag				300	239 *)	61			
				Mszana dolna					233	202 *)	31			
				Alt-Sandec	Dresden-Elbkai				334	273	61			
				Mszana dolna					267	236	31			
1593	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	a) Holzstoff des Ausnahmetarifes Nr. 23 a) des in Rubrik 8 genannten Tarifes, b) Holzzellstoff und Strohzellstoff des Ausnahmetarifes Nr. 23 b) des in Rubrik 8 genannten Tarifes zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	Trieben	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901		Pfennig a) 122 *) b) 133 *)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei a) 5 Pfennig, bei b) 10 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
					Aussig-Landungsplatz					a) 122 b) 138				
					Schönpriesen-Umschlag					a) 117 *) b) 128 *)				
					Dresden-Elbkai					a) 147 b) 169				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1594	Oesterr. Nordwestbahn		Abraum (Sand)	Znaim Oe.N.W.B.		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der für Güter des Spezialtarifes 3 gültigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Floridsdorf-Jedlesee				22	19	3			
					Jedlersdorf transit				44	19	25			
					Korneuburg				22	19	3			
					Langenzersdorf				42	19	23			
					Spillern				22	19	3			
					Stockerau				22	19	3			
					Wien Oe.N.W.B.				22	19	3			
1595	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz (Bundholz)	Skalitz-Boskowitz	Schimitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	26 Heller	24 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
1596	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Drainröhren	Brandeis a/Adler	Zámrsk	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	14 Heller	12 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1597	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalk, gebrannt	Blansko	Schimitz	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarif**	**18 Heller**	**16 Heller**	**2 Heller**	**Im Kartierungswege**		
1598	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	**Roheisen**	**Hisnyóvíz**	**Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B. Prag St.E.G. und Oe.N.W.B. Bubna St.E.G.**	**Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**273 Heller**		**Im Kartierungswege**		
1599	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	**Garne der Position G—3 a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I**	**Trübenwasser**	**Sepsi-Szent György Nagy-Eör Liptó-Szent Miklós**	**Bei Aufgabe** **a) als Eilgut; b) als Frachtgut in Gewichtsmengen unter 5000 kg; c) als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**a) 3468 Heller b) 1232 " c) 722 "** **a) 1861 Heller b) 514 " c) 365 "** **a) 1559 Heller b) 503 " c) 347 "**		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1600	Buschtěhrader Eisenbahn		Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4, dann Schälerbsen und geschälte Hirse aus der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902 als Frachtgut	I. Kaaden-Brunnersdorf	Annathal-Rothau, Bleistadt, Dassnitz-Maria Kulm, Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzensbad (B.E.B.), Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg a. d. E., Mostau-Nebanitz, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidsthal	1. Aufgabe in Quantitäten unter 10.000 kg pro Frachtbrief, bezw. pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	Verschieden	Die normalen Frachtsätze der Klasse A abzüglich zehn Prozent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn bis längstens Ende Jänner 1904; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
				II. Komotau (B.E.B.) und Komotau transit (k.k.St.B.)	Annathal-Rothau, Bleistadt, Chodau (B.E.B.), Dassnitz-Maria Kulm, Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. E., Franzensbad (B.E.B.), Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg a. d. E., Mostau-Nebanitz, Neusattl, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidsthal									
				III. Rakonitz (B.E.B.) via Lužna-Lischan	Annathal-Rothau, Bleistadt, Chodau (B.E.B.), Dassnitz-Maria Kulm, Falkenau a. d. E., Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Hartenberg, Karlsbad (B.E.B.), Königsberg a. d. E., Mostau-Nebanitz, Neusattl, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidsthal									
				IV. Saaz (B.E.B.)	allen unter I. bis III. angeführten Empfangsstationen									

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publikation erfolgt: von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (9) ad A)	(9) ad B)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (10) ad A)	(10) ad B)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
									Heller							
1601	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	A) Holz der Pos. H—18—a) und c) und B) Holz der Pos. H—19—a) und c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	St. Stefan	Bodenbach	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen**	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	207	174	186	157	10 Prozent	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg ausgestellte Zertifikate, welche bestätigen, dass die Sendungen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen, welches durch den Forstbesitzer erst nach dem 20. September 1902 veräussert wurde**	
				Wolfsberg	Bodenbach				205	172	185	155				
				Frantschach-St. Gertraud	Bodenbach				203	170	183	153				
				Twimberg	Bodenbach				198	166	178	149				
				Wiesenau	Bodenbach				196	164	176	148				
		Südbahn-Gesellschaft		St. Stefan	Einöd				71	65	64	59				
				Wolfsberg	Einöd				69	63	62	57				
				St. Stefan	Friesach				74	68	67	61				
				Wolfsberg	Friesach				72	66	65	59				
				St. Stefan	Hallein				116	102	104	92				
				Wolfsberg	Hallein				114	100	103	90				
				St. Andrä	Hüttau				110	99	99	89				
				St. Stefan	Hüttau				107	96	96	86				
				Wolfsberg	Hüttau				105	94	95	85				
				St. Stefan	Launsdorf				80	73	72	66				
				Wolfsberg	Launsdorf				78	71	70	64				
				St. Stefan	Mauthausen				118	104	106	94				
				Wolfsberg	Mauthausen				116	102	104	92				
				St. Stefan	Passau				131	113	118	102				
				Wolfsberg	Passau				129	111	116	100				
				St. Stefan	Rottenmann				80	73	72	66				
				Wolfsberg	Rottenmann				78	71	70	64				
				St. Stefan	St. Valentin				118	104	106	94				
				Wolfsberg	St. Valentin				116	102	104	92				
				St. Stefan	Simbach				131	113	118	102				
				Wolfsberg	Simbach				129	111	116	100				
				St. Stefan	Tarvis				105	94	95	85				
				Wolfsberg	Tarvis				103	92	93	83				
				St. Stefan	Budweis				143	123	129	111				
				Wolfsberg	Budweis				141	121	127	109				
				Frantschach-St. Getraud	Budweis				139	119	125	107				
				Twimberg	Budweis				134	115	121	104				
				Wiesenau	Budweis				132	113	119	102				
				Frantschach-St. Gertraud	Einöd				67	61	60	55				
				Twimberg	Einöd				62	57	56	51				
				Wiesenau	Einöd				60	55	54	50				
				St. Stefan	Eger				191	161	172	145				
				Wolfsberg	Eger				189	159	170	143				
				Frantschach-St. Gertraud	Eger				187	157	168	141				
				Twimberg	Eger				182	153	164	138				
				Wiesenau	Eger				180	151	162	136				
				Frantschach-St. Gertraud	Friesach				70	64	63	58				
				Twimberg	Friesach				65	60	59	54				
				Wiesenau	Friesach				63	58	57	52				

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg					
									ad A)	ad B)	ad A)	ad B)				
									Heller							
	k. k. österr. Staatsbahnen		A) Holz der Pos. H—18—a) und c) und B) Holz der Pos. H—19—a) und c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Frantschach-St. Gertraud Reichenfels-St. Peter	Hüttau	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	103 89	92 80	93 80	83 72	10 Prozent	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg ausgestellte Zertifikate, welche bestätigen, dass die Sendungen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen, welches durch den Forstbesitzer erst nach dem 20. September 1902 veräussert wurde	
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Launsdorf				76 71 69	69 65 63	68 64 62	62 59 57				
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Mauthausen				114 109 107	100 96 94	103 98 96	90 86 85				
				St. Stefan Wolfsberg Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Moldau				221 219 217 212 210	188 186 184 180 178	199 197 195 191 189	169 167 166 162 160				
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Passau				127 122 120	109 105 103	114 110 108	98 95 93				
				St. Stefan Wolfsberg Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Prag (St.B.)				177 175 173 168 166	150 148 146 142 140	159 158 156 151 149	135 133 131 128 126				
				St. Stefan Wolfsberg Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Pilsen				169 167 165 160 158	144 142 140 136 134	152 150 149 144 142	130 128 126 122 121				
				St. Stefan Wolfsberg Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Plan				183 181 179 174 172	155 153 151 147 145	165 163 161 157 155	140 138 136 132 131				
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Rottenmann				76 71 69	69 65 63	68 64 62	62 59 57				
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	St. Valentin				114 109 107	100 96 94	103 98 96	90 86 85				
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Simbach				127 122 120	109 105 103	114 110 108	98 95 93				
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Tarvis				101 96 94	90 86 84	91 86 85	81 77 76				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1602	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Rundholz bis 14 m Länge und bis 30 cm Grundstärke	Komarestie-Słobodzia Tisowetz	Zaleszczyki	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 23. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	Heller 91 89	Heller 60 60	Heller 31 29	Im Kartierungswege		
1603	k. k. österr. Staatsbahnen	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Bilan	Chrudim-Stadt Heřman-Městec	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende September 1903	Lokaltarif	Heller 8 9	Heller 5 5	Heller 3 4	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen in Chrudim-Stadt, bezw. Heřman-Městec mittels Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
1604	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	Mauerziegel aus gewöhnlichem Ton (circa 350 Wagenladungen	Kolomea	Zaleszczyki	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue des allgemeinen Krankenhauses in Zaleszczyki bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Bauunternehmung des genannten Krankenhauses als Aufgeberin und als Empfängerin erscheinen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt B	28 Heller	22 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1605	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 38 (Talkstein und Talkerde) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Hirt (k.k.St.B.)		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 6. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig a) und b)		Im Kartierungswege		*) Vergl. Besondere Bestimmungen im Teil II (Gemeinschaftliches Heft), Seite 8, unter II B, 7 A
					Chemnitz					180				
					Dresden-Altstadt *)					154				
					Leipzig (Dresdn. Bhf.*) (Sächs. Stb.)					188				
					Leipzig (Bayer. Bhf. *) (Sächs. Stb.)					188				
					Leipzig-Stötteritz *) (Sächs. Stb.)					188				
					Leipzig (Berl. Bhf. *) (Pr. Stb.)					190				
					Leipzig (Eilenb. Bhf. *) (Pr. Stb.)					192				
					Leipzig (Magdeb. Bhf.*) (Pr. Stb.)					190				
					Leipzig (Thür. Bhf. *) (Pr. Stb.)					188				
					Leipzig-Eutritzsch *) (Pr. Stb.)					190				
					Zittau					168				
										Heller a) und b)				
					Grottau					200				
					Kratzau					204				
			Holz der Ausnahmetarife a) und b)					Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. März 1898		Pfennig a) b)				
				Berzdorf	Pirna					49 34				
				Christofsgrund						49 34				
				Karlswald						49 34				
				Kriesdorf						49 34				
				Rosenthal-Johannesthal						49 34				
				Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn										
				Rumburg (B.N.B.)	Pirna					— 32				
				oder umgekehrt										
				Rosochatetz (Station der Oesterr. Nordwestbahn)	Dresden-Altstadt *)					81 77				
					Dresden-Friedrichst. *)					83 78				
					Dresden-Neustadt *)					84 79				
					Meissen					90 83				
					Meissen-Triebischthal					91 83				
					Radeberg					83 78				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Centimes					
1606	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Steinbrück	Bregenz transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 5. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. XVI) vom 1. Jänner 1900	348	253	95	Im Kartierungswege		
					Buchs transit				348	249	99			
					St. Margrethen transit				351	253	98			
1607	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Luppen von Schweisseisen oder Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln, Flammen, Platinen, rohe Blöcke von Flusseisen oder Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets), ferner Coquillen, gusseiserne, unbearbeitete, aus der Position E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Vajda-Hunyad	Leobersdorf	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	225 Heller inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		
			Eisen (Roh-) aller Art, in Masseln (Broden) oder Prismen			Bei Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Das Aufladen obliegt dem Absender				225 Heller inkl. ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1608	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wels	Budapest D. V. Budapest-Kelenföld Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-Józsefváros Budapest-Angyalföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Buda-Császár-fürdö-kiterö Ó-Buda-filatorigát	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut, und zwar: a) für Mengen unter 5000 kg; b) für mindestens 5 000 kg } pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. c) für mindestens 10.000 kg } Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze ad c) hat die Partei das Aufladen der Sendungen auf eigene Kosten zu besorgen	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller inkl. ungar. Steuer b) 277 c) 258		Im Kartierungswege		
				Wels Lokalbahn	Budapest D. V. Budapest-Kelenföld Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-Józsefváros Budapest-Angyalföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Buda-Császár-fürdö-kiterö Ó-Buda-filatorigát					a) 428 b) 285 c) 265				
1609	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzschachteln aus der Position K—17 des Tarifes, Teil I	Wichstadtl-Lichtenau	Trient (Trento)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	Es besteht kein direkter Frachtsatz	503 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1610	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt, etc., der Pos. E—5; Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren etc., der Pos. E—6 c und d } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österr., ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Neudek		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief; b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 10. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen für diese Artikel keine direkten Frachtsätze	Heller ad a)	Heller ad b)	Im Kartierungswege		
					Bünauburg					146	117			
					Eulau					139	112			
					Görkau					89	74			
					Kulm (k.k.St.B.)					125	102			
					Laun					123	101			
					Oberleutensdorf					104	85			
					Ossegg (k.k.St.B.)					108	88			
					Schlan					158	127			
					Tyssa Königswald					139	112			
					Wiesa-Oberleutensdorf					104	85			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
46	Nr. 65 vom 9. Juni 1903	1445	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Porzellan in Rahmen, Verschlägen, Kisten, Harassen, Körben oder Tonnen, sowie Isolatoren aus Porzellan, verpackt	Merkelsgrün	Genf (Genève) transit 1. für Sendungen nach Grenoble 2. für Sendungen nach Port Bou; Verrières transit für Sendungen nach Irun	Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1903 ist der Frachtsatz für die Relation Merkelsgrün—Genf (Genève) transit ad 2 b) von Frcs. 40·20 auf Frcs. 39·85 zu berichtigen; und mit Gültigkeit vom 15. August 1903 sind die Frachtsätze für die gleiche Relation ad 2 a) von Frcs. 52·30 auf Frcs. 52·65, dann für Merkelsgrün—Verrières transit unter a) von Frcs. 46·30 auf Frcs. 47·60 und unter b) von Frcs. 34·20 auf Frcs. 35·85 abzuändern	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 75. **Wien, 4. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus der kaiserlichen Verordnung vom 29. Juni 1903,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1903.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die direkten Steuern und indirekten Abgaben nach den bestehenden Normen in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1903 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1903 sich ergebenden Auslagen sind nach Erfordernis für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1903 festzustellenden Kredite zu bestreiten.

§ 3.

Die nachstehend aufgeführten Kredite (Beträge) können noch bis 31. Dezember 1903 verwendet werden, und sind diese Kredite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1902 zur Verwendung gelangten, so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1903 bewilligt worden wären.

. . . .

E. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 unter Kapitel 28, Titel 7, § 1, für die Erweiterung der Station Neu-Sandec bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende Dezember 1902 verlängerte Kredit von . . . . fl. 50.000 oder K 100.000

2. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. Dezember 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, unter Kapitel 28, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

b) der Linien der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, für Erweiterung von Anschlussstationen nebst Rekonstruktion der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen vorgesehene und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende Dezember 1902 verlängerte Kredit von fl. 84.500 oder K 169.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 vorgesehenen und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende Dezember 1902 verlängerten Beträge, nämlich:

Unter Kapitel 27, Titel 5, § 11:

3. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . fl. 55.000 oder K 110.000

---

*) Enthalten in dem am 30. Juni 1903 ausgegebenen LXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 139.

4. Auswechslung von Holzbrücken durch definitive Konstruktionen . . . . fl. 90.000 oder K 180.000
5. Verbesserung der Speisewässer, eventuell Druckwerksanlagen . . . . . fl. 190.000 oder K 380.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 vorgesehenen und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende Dezember 1902 verlängerten Beträge, nämlich:

6. Unter Kapitel 27, Titel 1, § 4, Ausserordentliche Ausgaben für Trassierung von Eisenbahnen und sonstige Auslagen in Eisenbahn-Angelegenheiten . . . . K 180.000

Unter Kapitel 27, Titel 6, § 10:

7. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . K 40.000
8. Durchführung von Versuchen und Neuerungen . . . . K 10.000
9. Auswechslung von Holzbrücken durch definitive Konstruktionen . . . . K 180.000
10. Verbesserung der Speisewässer . . . . K 200.000

Unter Kapitel 27, Titel 6, § 11, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

11 a. der Linien der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft:
Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten . . . . K 34.200

Unter Kapitel 27, Titel 7, § 5:

12. Maschinelle Anlagen . . . . K 2.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900, Beilage II, unter a) Staatseisenbahnbau, vorgesehenen und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende Dezember 1902 verlängerten Beträge, nämlich:

13. Für den Bau der Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów (Post 4) . . . . K 1,200.000
14. Für den Bau der Lokalbahn Freudenthal—Klein-Mohrau (Post 5) . . . . K 1,212.000

. . . .

H. Die im § 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 1901, R.-G.-Bl. Nr. 210, erwähnten und nach dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende Dezember 1902 verwendbaren Beträge.

I. Jene Beträge, für welche in dem auf Grund Allerhöchster Entschliessung dem Abgeordnetenhause des Reichsrates vorgelegten Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die Eröffnung von Nachtragskrediten zum Staatsvoranschlage für das Jahr 1902 eine mehr als einjährige Verwendungsdauer verzeichnet ist.

§ 4.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche mit 1. Juli 1903 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 29. Juni 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Hartel m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p. **Giovanelli** m. p.
Piętak m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 22. Juni 1903,*) mit welcher in Vollziehung des Art. X, Z. 3, des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, für das Jahr 1903 die Höhe des Nachlasses an der Grund- und Gebäudesteuer, ferner die Erwerbsteuer-Hauptsumme und der Steuerfuss für die im § 100, Abs. 1 und 5, des zitierten Gesetzes bezeichneten, der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen festgesetzt wird.

In Ausführung der Artikel IV bis XI des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, betreffend die direkten Personalsteuern, wird für das Jahr 1903 der Nachlass an der Grundsteuer mit fünfzehn Prozent und an der Gebäudesteuer, mit Ausnahme der fünfprozentigen Steuer vom Ertrage steuerfreier Gebäude, mit zwölfeinhalb Prozent festgesetzt.

Die individuelle Aufteilung der Realsteuer-Nachlässe erfolgt nach den Bestimmungen der Finanzministerial-Verordnung vom 15. Dezember 1897, R.-G.-Bl. Nr. 297.

Der Nachlass an der allgemeinen Erwerbsteuer wird auch für das Jahr 1903 mit fünfundzwanzig Prozent jenes Betrages festgesetzt, der bei Berechnung der Erwerbsteuer-Hauptsumme (Art. 8, § 11) zugrunde gelegt wurde. Dieser Nachlass ist in der gemäss § 11 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, für die Veranlagungsperiode 1902/03 mit K 35,307.928·20 festgesetzten Erwerbsteuer-Hauptsumme bereits voll berücksichtigt.

Der Steuerfuss der im § 100, Absatz 1 und 5, des zitierten Gesetzes bezeichneten, zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen wird für das Jahr 1903 mit zehn Prozent des steuerpflichtigen Ertrages festgesetzt.

Böhm m. p.

---

*) Enthalten in dem am 28. Juni 1903 ausgegebenen LXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 138.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Ostgalizischen Lokalbahnen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die Aenderung des § 54 der Gesellschaftsstatuten der Ostgalizischen Lokalbahnen genehmigt.

Wien, am 4. Juni 1903. — Z. 24.820. E.-M.-Z. 27.063.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Judenau bis zur Station Altenmarkt-Thenneberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Friedrich Horschitz in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Judenau der k. k. Staatsbahnlinie St. Pölten — Tulln über Neulengbach bis zur Station Altenmarkt-Thenneberg der k. k. Staatsbahnlinie St. Pölten — Leobersdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 25. Juni 1903. E.-M.-Z. 15.914/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Der Umstand, dass Frachtgebühren von einer Eisenbahnstation eingehoben wurden, kann für sich allein noch nicht den Gerichtsstand der Niederlassung nach § 87 Jur.-Norm. für diese Station begründen.

(Beschluss vom 3. Juni 1902, Z. 6982.)

A. brachte als Zessionär der Firmen B. C. & D. im Februar 1902 gegen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Klage auf Rückstellung mehrerer Frachtmehrgebühren, die die Brünner Bahnstation aus diversen Frachtsendungen als überwiesene Gebühren berechnet und eingehoben hat, im Gesamtbetrage von K 262 beim Brünner Bezirksgerichte Stadt als Gerichtsstand der Niederlassung ein.

Die erste Instanz wies nach durchgeführtem Zeugenbeweis über den Wirkungskreis der Brünner Station mit Beschluss vom 20. März 1902, G.-Z. C III 91/2, die Klage wegen Inkompetenz ab und verurteilte den Kläger zum Kostenersatze.

Gründe:

Mit der vorliegenden Klage werden gegen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn Ansprüche auf Rückersatz von zu viel gezahlten Frachtgebühren geltend gemacht und wird für diese Klage die Kompetenz dieses auf Grund der Bestimmung des § 87 J.-N. in Anspruch genommen. Wenn auch in der Station Brünn keine selbständige Sektion, wie z. B. bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft oder Direktionsabteilung wie bei den k. k. Staatsbahnen besteht, so ist doch diese Station besser und selbständiger gestellt als die meisten anderen Stationen dieser Bahn, sie ist so organisiert und mit solchen Befugnissen ausgestattet, wie Stationen, an deren Spitze sich separate Sektionen befinden; es wird von den Beamten der Station Brünn nicht nur über diese Station, sondern auch über die Station Ober-Gerspitz verfügt, der Uebergang der Frachtgüter, welche für Böhmen und das nordwestliche Mähren bestimmt sind, wird von Brünn aus geleitet, es befinden sich hier ein Oberinspektor und Streckenchef für den Verkehr, ein Chef der kommerziellen Kontrolle, ein Heizhausleiter, ein Expeditsleiter, ein Rechnungsbureau. Der Vertreter der geklagten Gesellschaft gibt zu, dass in der Station Brünn drei Lokalvorstände sind, und zwar der Stationsvorstand, der Streckenvorstand und der Heizhausleiter, dass es dagegen keinen Verkehrschef und keinen Chef der kommerziellen Kontrolle gäbe. Diese Lokalvorstände sind aber nur befugt, im Rahmen der für sie geltenden Instruktionen zu handeln und haben über diese hinaus in jedem einzelnen Falle die Weisungen ihrer vorgesetzten Dienstesstelle einzuholen, haben daher nicht jene Befugnisse und nicht jene Machtvollkommenheit, welche den besonderen Sektionen oder Direktionsabteilungen anderer Bahnen zustehen. Bei Entscheidung dieser prinzipiell wichtigen Frage, ob die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche nach ihren Statuten eine auf Gewinn abzielende Aktiengesellschaft ist, aus Frachtgeschäften ausserhalb des Sitzes der Gesellschaft in Wien (§ 3 der Statuten) geklagt werden kann, ist lediglich zu erörtern, ob die Station Brünn als eine besondere Niederlassung dieser Bahn im Sinne des § 87 J.-N. anzusehen ist. Während zum Begriffe einer Zweigniederlassung im handelsrechtlichen Sinne gehört, dass an einem vom Sitze des Hauptgeschäftes verschiedenen Orte gleichartige Geschäfte abgeschlossen werden, dieser abgezweigte Betrieb nach seiner Organisation auf die Dauer berechnet ist und der Leiter der Zweigniederlassung eine selbständige Tätigkeit entwickelt, also nicht bloss Geschäftsvermittler, sondern nach aussenhin selbständig aufzutreten berechtigt ist, wenn auch nicht gerade notwendig in unbeschränktem Umfange, hat der Gesetzgeber im § 87 J.-N. den Begriff der besonderen Niederlassung, wie aus den Motiven zu dieser Gesetzesstelle hervorgeht, erweitert, indem er das Kriterium, dass von der Niederlassung aus unmittelbar Geschäfte abgeschlossen werden, aufgegeben hat, weshalb auch der Oberste Gerichtshof in seinem Gutachten zu § 87 J.-N. ausgesprochen hat, dass Eisenbahnstationen unter Umständen als besondere Niederlassungen für den Gerichtsstand nach § 87 J.-N. in Betracht kommen können, wobei gewiss an jene Fälle gedacht worden ist, wo die Stationsverwaltungen ein dem eigentlichen Zwecke der Transportanstalt fremdes Erwerbsunternehmen, z. B. den Kohlenhandel betreiben.

Auf Grund des Ergebnisses der über die Einwendung der Unzuständigkeit dieses Gerichtes abgesondert durchgeführten Verhandlung muss jedoch der Station Brünn der Charakter einer besonderen Niederlassung der beklagten Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgesprochen werden, und dies aus folgenden Erwägungen; denn es ist zugegeben, dass in der Station Brünn keine besondere Sektion besteht, dass hier auch kein Betriebs-Inspektorat

der Nordbahn, wie z. B. in Mähr.-Ostrau ist; richtig ist, dass auf der Station Brünn ein Stationsvorstand, ein Stations-Vorstandstellvertreter, ein Streckenvorstand, Heizhaus- und Expeditsleiter angestellt ist. Auf Grund der Aussage der vernommenen Zeugen und der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Instruktionen muss als erwiesen angenommen werden, dass der Wirkungskreis dieser Lokalvorstände genau begrenzt ist durch die Instruktion, über diese hinaus haben sie die Weisungen der Direktion einzuholen; es befindet sich dagegen in der Station kein Verkehrschef und kein Chef der kommerziellen Kontrolle, auch kein Rechnungsbureau. auch wird hier kein Kohlenhandel betrieben. Muss dies aber auf Grund des durchgeführten Zeugenbeweises und der vorgelegten Instruktionen als erwiesen angenommen werden, dann kann auch nicht behauptet werden, dass den Lokalvorständen der Station Brünn ein solcher auf einen grösseren örtlichen Bereich sich erstreckender, genau beschriebener Wirkungskreis technischer und administrativer Natur zusteht, wie er den selbständigen Sektionen oder Direktionsabteilungen der früher erwähnten Bahnen eingeräumt ist. Die Beamten der beklagten Bahn in der Station Brünn sind daher nur Glieder des ganzen Organismus der Nordbahn, sind nicht mit dem Rechte, die beklagte Bahn in verschiedenen Rechtsbeziehungen zu vertreten, ausgestattet, sie sind daher bloss als Geschäftsvermittler anzusehen, die insbesondere, was das Fracht- und Transportgeschäft anbelangt, an die allgemeinen Anordnungen der Direktion über Fahrplan, Frachtsätze etc. gebunden sind.

Das Brünner Landesgericht als Rekursgericht gab dem Rekurse des Klägers statt, wies mit Beschluss vom 12. April 1902, G.-Z. R II 109/2, die Einwendung der Inkompetenz zurück, erkannte das Brünner Bezirksgericht als kompetent und verurteilte die Geklagte zum Kostenersatze erster und zweiter Instanz.

Gründe:

Die in den Motiven zu § 87 J.-N. zum Ausdrucke gebrachten, für den Gerichtsstand der Niederlassung zugunsten des Klägers sprechenden praktischen Rücksichten sind bei einer Bahnunternehmung gewiss nicht mehr am Platze, als bei jedem anderweitigen Unternehmen mit besonderen Niederlassungen. Die Ausdehnung einer Bahn bringt es mit sich, dass der rationelle Betrieb nach Strecken eingeteilt und die Abwicklung von Transportgeschäften nicht von der Zentralleitung aus, sondern durch einzelne Stationen vollführt wird, welche demzufolge als besondere Niederlassungen im Sinne des § 87 J.-N. anzusehen sind. Ja nicht einmal am Sitze der Direktion einer Eisenbahnunternehmung, das ist z. B. im vorliegenden Falle Wien, werden die Transportgeschäfte von der Direktion der Eisenbahnunternehmung, sondern durch die dortige Station entgegengenommen und durchgeführt. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn besitzt auf ihrer Hauptstrecke samt Nebenstrecken überhaupt kein Hauptetablissement, sondern besteht durchwegs nur aus besonderen Niederlassungen, das ist in den einzelnen Stationen, welche der Direktion in allen Betriebsangelegenheiten, und zwar in Angelegenheiten der Frachtgebühren unmittelbar unterstehen. Sofern nun diese einzelnen Stationen gegenüber dem Publikum eine und dieselbe Repräsentationsbefugnis haben, kommt es selbstverständlich auf die Grösse der Station nicht an; das einzig und allein massgebende Kriterium der Repräsentationsbefugnis liegt in der Art und dem Umfange der Bestimmung der betreffenden Station, dem Verkehre zu dienen. Es besteht somit in dieser Richtung ein Unterschied zwischen Stationen und blossen Haltestellen, nicht aber zwischen grösseren und kleineren Stationen, sofern nur deren Verkehrsbefugnisse gleichartig sind. Eine jede mit der vollen Verkehrsbefugnis ausgestattete Station ist als eine besondere Niederlassung im Sinne dieser Gesetzesstelle anzusehen. Bei den Staatsbahnen kann dies keinem Zweifel schon aus dem Grunde unterliegen, weil nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften dieselben die untersten Verwaltungsbehörden bilden. Wenngleich nur bei Privatbahnen von eigentlichen Behörden nicht die Rede sein kann, so ist bei denselben nichtsdestoweniger die Geschäftsleitung aus natürlichen und zwingenden Gründen denjenigen der Verwaltungsbehörden der Staatsbahnen nachgebildet und unterscheidet sich z. B. der Verkehrsdienst, das ist die Abwicklung der von Transport-, Depositen- und sonstigen Geschäften in der für die Staatseisenbahn-Gesellschaft und für die Nordbahn gemeinschaftlichen Station Brünn nicht im mindesten. Es wäre daher nicht einzusehen, warum in Beziehung auf den Sondergerichtsstand des § 87 J.-N. zwischen diesen beiden einander vollkommen angepassten Bahnen ein diametraler Unterschied bestehen sollte.

Sollte es jedoch auch von anderweitigen Umständen als der Verkehrsbefugnis allein abhängen, ob eine Bahnstation den Sondergerichtsstand begründet, so muss diese forensische Bedeutung, wenn einer Station überhaupt, also gewiss der Station einer Landeshauptstadt und namentlich der Hauptstadt eines in wirtschaftlicher, industrieller und kommerzieller Beziehung so wichtigen und hervorragenden Kronlandes wie Mähren zuerkannt werden. Dies bringt ferner auch die im vorliegenden Prozesse konstatierte Tatsache mit sich, dass sich die Aufsichtssphäre der Brünner Stationsleitung über einen grossen Teil der Nordbahnstationen Mährens erstreckt. Dass die Brünner Station wiederum der Oberaufsicht des Wiener Zentralbureaus unterstellt ist, welches rein interne, für die Kontrahenten nicht massgebende Abhängigkeitsverhältnis übrigens auch bei jeder Zweigniederlassung mehr oder weniger vorzukommen pflegt, ist ganz irrelevant, da § 87 J.-N. nicht von einer selbstständigen, sondern nur von einer besonderen Niederlassung spricht. Dieses Kriterium ist jedoch bezüglich der Brünner Nordbahnstation zweifellos gegeben, zumal von derselben alle in ihren Rayon einschlägigen Transportgeschäfte unmittelbar abgeschlossen werden. Es musste daher rücksichtlich der in Brünn gezahlten Frachtgebühren dem Rekurse stattgegeben werden.

Der Oberste Gerichtshof stellte mit Beschluss vom 3. Juni 1902, Z. 6982, den Beschluss der ersten Instanz wieder her.

Gründe:

Ob die Station Brünn der Nordbahn als eine besondere Niederlassung im Sinne des § 87 J.-N. anzusehen ist, braucht nicht untersucht zu werden, weil die vorliegende Rechtssache nicht als eine solche anerkannt werden kann, die sich auf die Station Brünn bezieht. Gleichwie bei der Auslegung der Worte „besondere Niederlassung“ der bezeichneten Gesetzesstelle der Regierungsmotive Beachtung heischen, so ist dies auch bezüglich der Umschreibung der Gruppe von Rechtssachen, für welche

der Sondergerichtsstand des § 87 J.-N. gelten soll, der Fall. Als in dieser Hinsicht massgebend werden in den Regierungsmotiven erklärt:

Der Zweck des Geschäftes, Anschaffungen für die Niederlassung, Dienstleistungen für den Betrieb dieser Niederlassung, Fracht- und Speditionsverträge für die von der Niederlassung aus zu befördernden Waren u. s. w., ferner die Art, in welcher sich die Niederlassung am Geschäftsabschlusse beteiligt, in der Niederlassung vorgenommene Käufe, von dort abgeschlossene Lieferungsverträge u. s. w.

Im vorliegenden Falle fordert der Kläger den Ersatz derjenigen Beträge, welche über die angeblich unrichtigen Frachtgebühren seitens der Bahn von den Zedenten des Klägers eingehoben worden sind und glaubt der Kläger deshalb in Brünn klagen zu können, weil die Einhebung der rückgeforderten Gebühren in Brünn erfolgt ist.

Der Ansicht, dass diese Tatsache die vom Gesetze geforderte Beziehung des Streitgegenstandes auf die besondere Niederlassung herstellte, kann nicht beigepflichtet werden. Den in den Regierungsmotiven angegebenen Arten der Beziehung der Rechtssache auf die besondere Niederlassung lässt sich die gedachte Tatsache nicht unterstellen. Es ist aber auch zu erwägen, dass der Kläger nicht einmal behauptete, die Aufrechnung der ungebührlichen Beträge sei in Brünn erfolgt. Die eigenen Anführungen der Klage lassen vielmehr annehmen, dass dies nicht der Fall war.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt für die Umwandlung der bestehenden Strassenbahnlinie vom Währinger Gürtel durch die Sternwartestrasse und die Gymnasiumstrasse bis zur Hasenauerstrasse auf elektrischen Betrieb und für die Verlängerung dieser Linie durch die Hasenauerstrasse und durch die Hochschulstrasse bis zur k. k. Hochschule für Bodenkultur [Linie Nr. 6 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150]: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung; Erteilung des Baukonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Wien über das Ergebnis der am 14. April 1903 durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung rücksichtlich des Projektes der Gemeinde Wien für die Umwandlung der bestehenden Strassenbahnlinie vom Währinger Gürtel durch die Sternwartestrasse und die Gymnasiumstrasse bis zur Hasenauerstrasse auf elektrischen Betrieb und für die Verlängerung dieser Linie durch die Hasenauerstrasse und durch die Hochschulstrasse bis zur k. k. Hochschule für Bodenkultur (Linie Nr. 6 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150), sowie die für das gegenständliche Projekt einschliesslich der kommissionell festgesetzten Geleiseverschiebung in der Hasenauerstrasse erfolgte Erteilung des Baukonsenses gegen Einhaltung der Kommissionsbestimmungen, und zwar insbesondere der für die Betriebsführung in der in starker Neigung zu liegen kommenden Endstation „Türkenschanzpark" festgesetzten Bedingungen genehmigend zur Kenntnis genommen. Weiters findet das k. k. Eisenbahnministerium unter Hinweis auf die von der Kommission im Protokolle niedergelegten Ausführungen gegen die eingeleisige Anlage der Endteilstrecke in der Hasenauerstrasse bis zur k. k. Hochschule für Bodenkultur nichts einzuwenden. [E.-M.-Z. 21.147.]

Projektierte Stubaitalbahn (Innsbruck - Fulpmes). (Projekte für die Varianten in den Teilstrecken km 0·0 bis km 2·5 und km 8·2 bis km 8·7: Anberaumung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Vornahme der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projektes für die Varianten der Teilstrecken km 0·0 bis km 2·5 (Gemeinde Wilten) und km 8·2 bis km 8·7 (Gemeinde Mutters) der Stubaitalbahn (Innsbruck-Fulpmes) für den 4. Juli 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 29.381.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Ullitz-Pleschnitz.) Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesene Station Ullitz-Pleschnitz der Linie Pilsen—Eger wurde am 1. Juli 1903 auch für den Stückgutverkehr, somit für den Gesamtverkehr (Fuhrwerke ausgeschlossen) eröffnet.

— (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Eröffnung der Haltestelle Welletschin - Pastuchowitz.) Am 5. Juli 1903 wird die zwischen den Stationen Scheles und Pladen in km 152·4 der Linie Pilsen—Dux gelegene Haltestelle Welletschin-Pastuchowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Staatsbahn-Direktion Krakau: Eröffnung der Personenhaltestelle Łowczów.) Am 10. Juli 1903 wird auf der Linie Orló—Tarnów zwischen den Stationen Tuchów und Łowczówek-Pleśna die Personenhaltestelle Łowczów für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die beschränkte Stückgutaufgabe eröffnet werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 29. Mai 1903, Z. 8274, der Budapester Firma „Részvény társaság villomos és közlekedési vallalatok számára" (Aktiengesellschaft für elektrische Anlagen und Verkehrsunternehmungen) und der Firma „Eszéki lovasut részvénytársaság" (Aktiengesellschaft der Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb in Eszék) für folgende mit elektrischer Kraft (Oberleitung) zu betreibende normalspurige Strassenbahnlinien in Ujvidék (Neusatz) und Pétervárad (Peterwardein), und zwar für:

a) eine vom Fusse des Festungsberges von Pétervárad zur Hauptstation Ujvidék der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Lokalbahnen Ujvidék—Zombor-Baja und Ujvidék-Titel führende Linie;

b) drei von der zukünftigen Station Futakiutcza der Linie a) ausgehende, Ujvidék in verschiedenen Richtungen durchquerende und bis zur Grenze des Stadtgebietes sich verzweigende, für den Personen- und Güterverkehr einzurichtende Linien

auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 29. Mai 1903, Z. 10.08?, dem Elemér Blaskovich und Konsorten für eine von der Station Rétság der projektierten Lokalbahn Vácz—Rétság—Verőcze—Drégely-Palanka abzweigende und diese

a) in der Station Vácz (Waitzen) mit den kgl. Ungarischen Staasbahnen verbindende;

b) eine von der Station Vácz aus die Linie a) in der Station Palota-Ujpest mit der in a) benannten Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;

c) eine von der zukünftigen Station Duka der Linie a) ausgehende und diese gleichfalls in der Station Vácz mit der in a) bezeichneten Hauptlinie verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 29. Mai 1903, Z. 10.862, dem Baron Paul Györffy und Georg Bydeskuti in Kroszna und Ipp für eine von einem geeigneten Punkte der Flügelbahn Székelyhid—Margitta—Szilágy-Somlyó der Biharer Komitatslokalbahnen nächst der Gemeinde Szilágy-Nagyfalu abzweigende und die vorbenannte Linie in der Station Bucsa mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 29. Mai 1903, Z. 13.849, dem Edmund Szilárdy in Salgótarján und Konsorten für nachfolgend bezeichnete normalspurige Lokalbahnlinien mit Dampfbetrieb, und zwar für:

a) eine von einem geeigneten Punkte nächst der Station Nagy-Szécsény der Linie Aszód — Balassa-Gyarmat — Nagy-Szécsény—Losoncz der Nógráder Komitatslokalbahnen ab-abzweigende und diese in der Station Pálfalva mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende Linie;

b) eventuell eine von der zukünftigen Station Kis-Hartyán der Linie a) abzweigende und diese in der Station Kis-Terenne mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende Linie auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Fahrbetriebsmittelvermehrung im Monate Mai 1903.) Der Bestand an Fahrbetriebsmitteln hat im Monate Mai 1903 folgende Vermehrung erfahren: An Lokomotiven wurden drei Stück von der Staats-Maschinenfabrik abgeliefert, welche für den Lastzugsdienst auf den Vizinalbahnlinien bestimmt sind; hierdurch erhöhte sich der Gesamtbestand an Lokomotiven auf 2627 Stück. Es wurden ferner 14 Stück zweiachsige Personenwagen I. Klasse, versehen mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit elektrischer Beleuchtungseinrichtung mittels Akkumulatoren und mit Seitengang, 11 Stück Personenwagen I./II. Klasse, ebenfalls auf zwei Achsen ruhend, mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, elektrischer Beleuchtungseinrichtung versehen, und 5 Stück vereinigte Post- und Kondukteurwagen, zweichsig, mit Handbremse, Dampfheizungseinrichtung, ferner mit der Leitung für Westinghouse-Schnellbremse versehen, zur Ablieferung gebracht, wodurch sich der Gesamtstand an zur Personenbeförderung geeigneten Wagen auf 7335 Stück erhöhte. Schliesslich wurden 109 Stück Obsttransportwagen, welche auf je zwei Achsen ruhen, mit einstellbaren Vereinslenkachsen, mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit Hardy-Bremsleitung und Dampfheizungsleitung versehen sind, abgeliefert; hierdurch erhöhte sich der Bestand an Lastwagen auf 64.740 Stück, worunter 300 Stück sogenannte „ablösbare Leihwagen“ mitinbegriffen sind.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Mai der Haltepunkt Dorf Gleschendorf zwischen den Stationen Pausdorf und Bahnhof Gleschendorf der Eutin-Lübecker Eisenbahn für die Abfertigung von Personen im Binnenverkehre; der Haltepunkt Niederseelbach zwischen den Stationen Niedernhausen und Idstein an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.—Limburg a/L. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a/M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Born (Eifel) zwischen den Stationen Montenau und St. Vith an der Bahnstrecke Stolberg—Ulflingen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Köln für den Personen-, Gepäcks-, Güter- und Tierverkehr; diese Haltestelle ist für die Abfertigung von Personen und Gepäck vorläufig nur nach und von den Stationen der Strecken Aachen Rh. bis Ulflingen und Steinebrück bis Gerolstein, für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, von Eil- und Frachtgut, sowie von Tieren in Einzelsendungen und Wagenladungen eingerichtet; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und schwerwiegenden Fahrzeugen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Wüstenfelde zwischen den Stationen Stralsund und Miltzow an der Bahnstrecke Stralsund—Pasewalk im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welche bisher nur dem Personen- und Wagenladungsverkehre diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Stückgütern; die Abfertigung von Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen; die Station Crombach zwischen den Stationen Littfeld und Creuzthal an der Bahnstrecke Hagen—Betzdorf im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, auch für den Privattelegramm-, Gepäcks- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und Sprengstoffen; die Abfertigung von Vieh und von Fahrzeugen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Röntgental zwischen den Stationen Buch und Zepernick an der Bahnstrecke Berlin (Stettiner Bahnhof)—Bernau im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Berlin für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Yorkstrasse zwischen den Stationen Berlin Potsdamer Ring- und Vorortebahnhof und Papestrasse an der Vorortestrecke Berlin—Gross-Lichterfelde-Ost im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Berlin für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Falkenhorst zwischen den Stationen Lianno und Dritschmin an der Bahnstrecke Konitz—Laskowitz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgut-, sowie für den Gepäcksverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Schwabweiler an der Bahnlinie Merzweiler—Selz der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehre diente, auch für den Eilstückgutverkehr; der Haltepunkt Ragow zwischen den Stationen Lübben und Lübbenau an der Hauptbahnstrecke Berlin Görl. Bhf. — Cottbus im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Halle a/Saale für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und Privatdepeschenverkehr; der Haltepunkt Witzwort zwischen den Haltestellen Büttel und Harblek an der Bahnstrecke Husum—Tönning im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Altona für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Ponitz zwischen den Stationen Gössnitz und Crimmitschau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Stückgutverkehr; der Haltepunkt Schlawkau zwischen den Stationen Thurmberg und Semlin an der Bahnstrecke Berent—Carthaus im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Krebsjauche zwischen den Stationen Finkenheerd und Ziltendorf an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.—Guben im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Posen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Drenzig zwischen den Stationen Kohlow und Reppen an der Bahnstrecke Cüstrin—Reppen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Bralitz zwischen den Stationen Freienwalde a/O. und Oderberg-Bralitz an der Bahnstrecke Angermünde—Freienwalde a/O. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Station Ingolstadt, Lokalbhf. der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, für den unbeschränkten Güterverkehr; der Haltepunkt Brettenfeld zwischen den Stationen Roth am See und Blaufelden an der Bahnstrecke Crailsheim—Mergentheim der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr.

Am 10. Mai die Haltestelle Wussow zwischen den Stationen Gr.-Massow und Finkenbruch an der Bahnstrecke Bütow—Lauenburg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig für den Gesamtverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Am 11. Mai die Station Contwig der pfälzischen Eisenbahnen für die Abfertigung von Fahrzeugen.

Am 15. Mai der Haltepunkt Ponten-Besseringen zwischen den Stationen Mettlach und Merzig (Saar) an der Bahnstrecke Saarbrücken—Karthaus im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu St. Johann-Saarbrücken, der bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, als Haltestelle für den Güter- und Tierverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Bast-Kasimirsburg zwischen den Haltestellen Alt-Bauzin und Güdenhagen an der Bahnstrecke Kolberg—Köslin der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen und Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Stückgutverkehr im Binnenverkehre.

Am 20. Mai die Haltestelle Woszczellen der Ostpreussischen Südbahn für den Stückgutverkehr; Sendungen von dieser Haltestelle werden nur unfrankiert, nach derselben nur frankiert angenommen.

Am 28. Mai der Haltepunkt Dausenau zwischen den Stationen Nassau und Ems an der Bahnstrecke Wetzlar—Niederlahnstein im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a/Main für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Grossbritannien und Irland. (Personenverkehr auf den Hauptbahnen.) Dem von „Board of Trade“ dem Parlamente vorgelegten Berichte pro 1902 zufolge wurden auf den Hauptbahnen Englands und Schottlands 1.885,568.000 Reisende befördert, gegen 1.872,406.900 im Jahre 1901 und 1.142,686.000 im Jahre 1900. Die Frequenz der dritten Wagenklasse war im Jahre 1902 vierzehnmal stärker als jene der zweiten, diese aber nur zweimal stärker als jene der ersten

Klasse. Auf den Hauptlinien Irlands wurden im Jahre 1902 rund 29,000.000 Reisende, gegen 27,000.000 im Jahre 1901 und 21,000.000 im Jahre 1900, befördert.

Schweiz. (Eröffnung der Albulabahn.) Am 28. Juni fand in Engadin die Eröffnung der Albulabahn statt, die nunmehr Thusis mit dem Engadin verbindet und so den direkten Schienenweg bis in die Graubündener Hochgebirgsteile herstellt.

— (Eröffnung der dritten Teilstrecke der Jungfraubahn.) Am 28. Juni ist die dritte Teilstrecke der Jungfraubahn vom Eigergletscher (2361 m) nach Eigerwand (2867 m) für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden. Die ganze Strecke führt durch einen Tunnel.

Russland. (Neue Passagierbillets.) Wie die „Osteuropäische Tarifrundschau" mitteilt, hat das Departement für Eisenbahnangelegenheiten die Einführung von neuen Passagierbillets vom 1. Jänner 1904 an und teilweise auch schon früher angeordnet. Dieselben werden ausschliesslich in der Expedition zur Anfertigung von Staatspapieren angefertigt und auf der Rückseite mit einer besonderen netzartigen Zeichnung versehen werden, wodurch die Fälschung der Billets erschwert werden soll. Ferner werden besondere Billets für Kinder eingeführt. Bisher wurden die gewöhnlichen Billets diagonal durschnitten und die zurückbehaltenen Hälften als Beleg dafür verwendet, dass das Billet als Kinderbillet zum vierten Teile des Preises verkauft wurde.

— (Die Entwicklung des russischen Eisenbahnverkehres.) Wie die „St. Petersburger Zeitung" mitteilt, wurde in den Sitzungen der besonderen Konferenz über die Bedürfnisse der Landwirtschaft vom 4., 8. und 15. Mai a. St. über die Massregeln zur Hebung des Verkehrswesens beraten. In bezug auf die Getreideanhäufungen an den Eisenbahnen waren zuerst die Meinungen geteilt. Es wurde nämlich von mehreren Seiten die Ansicht geltend gemacht, dass eine sofortige Beförderung des Getreides gar nicht erwünscht sei, da hierdurch ein Fallen der Preise veranlasst werde, und dass es nur darauf ankomme, das Getreide an den Eisenbahnen in geeigneten Lagerräumen unterzubringen, damit es nicht durch Witterungseinflüsse leidet. Diese Anschauung konnte jedoch gegen die Einwände, welche von sachkundiger Seite erhoben wurden, nicht durchdringen, und die Konferenz kam daher zum Schlusse, dass die erwähnten Anhäufungen in jeder Beziehung den Getreidehandel schädigen. Es wurde im Anschlusse hieran die Frage aufgeworfen, ob das gegenwärtig bestehende russische Eisenbahnnetz seiner Ausdehnung nach den Verkehrsbedürfnissen genügt. In dieser Beziehung wurden der Konferenz folgende interessante Daten vorgelegt:

Jahr	Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Tausenden Werst	Gesamtleistung in Milliarden Pud	Jahresleistung in Milliarden Pudwerst	Leistung pro Werst in Milliarden Pudwerst
1880	21	$1^1/_2$	454	22
1890	$26^1/_2$	$2^3/_4$	850	32
1900	41	$5^1/_2$	2080	51

Somit hat sich im Laufe von 20 Jahren die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes verdoppelt, die Leistung dagegen etwa vervierfacht. Im Hinblicke auf diese Ziffern und unter Berücksichtigung noch anderer Daten erklärte die Konferenz, dass das gegenwärtig bestehende Eisenbahnnetz dringend einer Erweiterung, sowie der Erhöhung der Durchlassfähigkeit bedarf. Bei Beratung der Frage, ob der Anlage zweiter Geleise oder dem Baue neuer Linien der Vorzug zu geben sei, entschied sich die Konferenz für letzteres, da durch den Bau neuer Linien nicht nur (wie auch bei der Anlage zweiter Geleise) die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes erhöht, sondern ausserdem eine Steigerung der Bodenpreise und eine allgemeine Hebung der wirtschaftlichen Lage des von der neuen Linie durchschnittenen Gebietes herbeigeführt wird. Endlich wurde auch über die Frage der Verbesserung der Wasserwege, der Anlage von Binnenhäfen und der Kreierung besonderer Aufsichtskomitees beraten, welche die Wasserwege und den Verkehr auf ihnen ständig zu kontrollieren hätten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis 7. Juli 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

1. Juli, *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

2. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

3. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Selene", Kapitän G. Sirovich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

4. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Metcovich", Kapitän P. Giurgevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

7. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

1. Juli, Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Giurgevich. zu Mittag.
2. „ Dampfer „Venus", Kapitän G. Grando } um Mitternacht
6. „ Dampfer „Venus", Kapitän G. Grando } um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

2. Juli, um $11^1/_2$ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

2. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Tebe", Kapitän G. Boccalari, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

5. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Achille", Kapitän C. Tomassevich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

7. „ um $11^1/_2$ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Salzburg", Kapitän E. Radeglia, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

9. „ um $11^1/_2$ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

10. Juli, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Maria Valerie", Kapitän P. Berberovich, [von Fiume†) am 6. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Kapitän A. Martinolich, [von Fiume†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Vinschgaubahn. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 28. Mai 1903 fand in Wien unter Anwesenheit von 6 Aktienzeichnern, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 10.717 Aktien mit 428 Stimmen vertraten, sowie im Beisein des k. k. Ministerialsekretärs im Eisenbahnministerium Alfred Ressig als Regierungsvertreter die konstituierende Generalversammlung der neugegründeten Aktiengesellschaft „Vinschgaubahn" statt. Nach Konstatierung der statutenmässigen Einberufung, sowie der Beschlussfähigkeit der Versammlung erstattet der inzwischen zum Vorsitzenden gewählte k. k. Baurat Eduard Gross zu Punkt 1 der Tagesordnung „Konstituierung der Gesellschaft und Nachweisung der Einzahlung des Aktienkapitales" (§ 5 der Statuten) zunächst einen ausführlichen Bericht über die bisherige Tätigkeit der Proponenten der neuen Gesellschaft, und konstatiert derselbe des weiteren die Vollziehung, sowie die statutengemässe Teileinzahlung des im § 7 festgesetzten Gesellschaftskapitales. Nach erfolgter Verlesung aller auf die Bildung der Gesellschaft, sowie auf die seinerzeitige Konzessionierung der Lokalbahn von Meran nach Mals bezüglichen Erlässe und Schriftstücke, welche zur Kenntnis genommen werden, beschliesst die Generalversammlung über Antrag des Vorsitzenden mit Stimmeneinhelligkeit, die mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Mai 1903, Z. 20.229, genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und sich auf Grund desselben als Aktiengesellschaft unter der Firma „Vinschgaubahn" mit dem vorläufigen Sitze in Wien zu konstituieren. Der fernere Antrag des Vorsitzenden, die Entwürfe der Konstitutivurkunden für die Lokalbahn von Meran nach Mals zu genehmigen und den zu wählenden gesellschaftlichen Verwaltungsrat zu beauftragen, nach erfolgter Registrierung der Aktiengesellschaft die Konzession für die erwähnte Lokalbahn von Meran nach Mals zu erwerben, wird von der Versammlung gleichfalls mit Stimmeneinheit angenommen. Nachdem der in Vertretung des Tiroler Landesausschusses erschienene Beisitzer Dr. Paul Freiherr v. Sternbach verschiedene, vom gedachten Landesausschusse gewünschte und seinerzeit durchzuführende Statutenänderungen zu Protokoll gegeben hatte, wurde zum 2. Punkt der Tagesordnung, d. i. zur Wahl der Mitglieder des gesellschaftlichen Verwaltungsrates (§ 28 der Statuten) geschritten und hierbei mit Stimmeneinhelligkeit die folgenden acht Herren in den Verwaltungsrat berufen:

1. Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger,
2. Dr. Eugen Brettauer,
3. k. k. Baurat Eduard Gross,
4. Lucian Brunner,
5. Direktor Max Chavanne,
6. Karl Königer,
7. kaiserlicher Rat Julius Reinitz und
8. Dr. Arthur Herzfeld.

Des ferneren wurden in Ausübung eines statutenmässig vorgesehenen Ernennungsrechtes noch die nachstehenden Herren in den Verwaltungsrat entsendet, und zwar:

A. Seitens der k. k. Staatsverwaltung:
1. Regierungsrat Dr. Siegfried Werner,
2. k. k. Ministerialsekretär i. R. Dr. Wilhelm Graf Castell-Rüdenhausen und
3. k. k. Hofrat Dr. Wilhelm Ritter v. Catharin.

B. Seitens des Tiroler Landesausschusses:
1. Dr. Paul Freiherr v. Sternbach und
2. Dr. Josef Tinzl.

C. Seitens des Gemeinderates der Stadt Bozen:
Dr. Julius Perathoner.

Die Stadt Meran hat von ihrem analogen statutarischen Rechte auf Ernennung eines Verwaltungsratsmitgliedes noch keinen Gebrauch gemacht, so dass dermalen von den 15 im § 28 der Statuten fixierten Verwaltungsratsstellen 14 besetzt erscheinen. Bei Punkt 3 der Tagesordnung „Wahl des Revisionsausschusses" (§ 36 der Statuten) werden die Herren Dr. Theodor Christomanos und Alois Kostka zu Revisoren und Oberinspektor Leopold Ritter v. Stockert zum Ersatzmanne gewählt. Nachdem zu Punkt 4 der Tagesordnung „Eventualanträge" sich niemand zum Worte gemeldet hatte, wurde sohin vom Vorsitzenden die Generalversammlung geschlossen. In der unmittelbar nach der konstituierenden Generalversammlung abgehaltenen ersten Verwaltungsratssitzung wurde der Bürgermeister von Bozen und Reichsratsabgeordneter Dr. Julius Perathoner einstimmig zum Präsidenten und Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger, gleichfalls einstimmig, zum Vizepräsidenten der Gesellschaft gewählt.

Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl. (Generalversammlung.) Am 19. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Abt Stefan Rössler und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Otto Müller die diesjährige 7. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre teil, welche 2465 Aktien mit 493 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Geschäftsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 149.037 (gegen K 145.284 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 7015 (K 7466), die eigentlichen Betriebsausgaben K 101.680 (K 98.119), die sonstigen Auslagen K 13.293 (K 9440), die Verwaltungsauslagen K 5478 (K 5573) und somit der verfügbare Jahresertrag K 35.601 (K 39.618). Da der Prioritätendienst K 76.259 (K 76.259) erfordert, beträgt das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie K 40.658 (K 36.641) oder 53·32 Prozent (48·05 Prozent) des jährlich garantierten Reinerträgnisses. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Nach erfolgter Wahl des Revisionsausschusses wurde folgender Antrag des Verwaltungsrates zum Beschlusse erhoben:

1. Die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokomotiveisenbahn von der Station Zwettl der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl nach Martinsberg zu erwerben und im Falle der Erwerbung dieser Konzession dieselbe auch durchzuführen.

2. Zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung für die vorstehend sub 1 bezeichnete neue Linie Anlehen aufzunehmen und neue Aktien der Gesellschaft zu emittieren.

3. Den Verwaltungsrat zu ermächtigen:

a) die Konzession zum Baue und Betriebe für die vorstehend sub 1 bezeichnete neue Linie unter mit der Regierung zu vereinbarenden Bedingungen für die Aktiengesellschaft „Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl" zu erwerben;

b) im Falle der Erwerbung der Konzession für diese Linie im Einvernehmen mit der k. k. Staatsverwaltung die dadurch allenfalls notwendig gewordenen Aenderungen der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 22. Oktober 1894, R.-G.-Bl. Nr. 218, ferner der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1900, R.-G.-Bl. Nr. 192, sowie der Gesellschaftsstatuten vorzunehmen und deren Wortlaut festzustellen, sowie auch die Art und Weise der Geldbeschaffung zu bestimmen und durchzuführen;

c) alle zur Ausführung der Beschlüsse ad IV 1 bis inklusive 3 b) erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen, alle sonstigen Massregeln und Vereinbarungen, insbesondere mit der k. k. Staatsverwaltung selbständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung zu pflegen und abzuschliessen, alles dies mit der Rechtswirkung, als ob dies von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

In der darauffolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Abt Stefan Rössler und Abgeordneter Dr. Albert Gessmann neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten des Verwaltungsrates gewählt.

[E.-M.-Z. 25.682.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 29. Juni d. J. dem öffentlichen Gesellschafter der Firma „Otto Maass' Söhne", Buchdruckerei in Wien, Rudolf Maass in Wien das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Dora.

Vom 1. Juli 1903 angefangen können in der für den allgemeinen Güterverkehr nicht eröffneten Haltestelle Dora unter nachstehenden Bedingungen Stückgüter (Eil- und Frachtgüter) aufgegeben werden:

1. Die Aufgabe von Stückgütern ist auf den Lokalverkehr beschränkt.

2. Das Gewicht der einzelnen zur Aufgabe gelangenden Frachtstücke darf 50 kg und das Gewicht einer aus mehreren Frachtstücken bestehenden Sendung 100 kg nicht übersteigen.

3. Explosive, sowie alle nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene, dann besonders umfangreiche Gegenstände sind von der Aufgabe in der Haltestelle ausgeschlossen.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion bleibt es vorbehalten, ausser den vorbezeichneten Gegenständen auch noch andere Güter, deren Verladung besondere Vorsicht erfordert oder Schwierigkeiten bereitet, von der Aufgabe in der Haltestelle auszuschliessen.

4. Die Stückgutaufgabe kann in jeder Richtung nur einmal täglich zum bestimmten Zuge erfolgen.

Bis auf weiteres kann die Aufgabe von Stückgütern in dieser Haltestelle nur zum Zuge Nr. 3168 und 3173 stattfinden.

5. Die aufzugebenden Güter sind spätestens eine halbe Stunde vor dem fahrplanmässigen Eintreffen des bezüglichen Zuges an die Haltestelle zuzuführen und von den Parteien selbst unter Intervention des Haltestellepersonales einzuladen.

6. In der Haltestelle wird das aufgelieferte Gut mit dem Frachtbriefe vom Haltestellepersonale nur interimistisch übernommen und dem Auflieferer ein Interimszettel eingehändigt.

7. Die definitive Uebernahme zur Beförderung, die Prüfung des Frachtbriefes, die Gewichtsfeststellung, die Frachtberechnung und Kartierung, sowie die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt in der nach der Fahrtrichtung des Zuges, welchem das Gut beigegeben wird, nächstgelegenen Station, von welcher die Weitersendung des Gutes tunlichst mit dem nächstverkehrenden Zuge stattfindet.

Die definitive Aufnahmsbescheinigung wird der Haltestelle übersendet, welche über Wunsch des Aufgebers den Austausch gegen den Interimszettel veranlasst.

Unrichtig oder unvollständig ausgestellte Frachtbriefe werden entweder dem Aufgeber zurückgestellt oder wird dieser zur Vornahme der Richtigstellung in die Kartierungsstation eingeladen.

8. Die Frankierung der in der Haltestelle aufgegebenen Sendungen, sowie deren Belastung mit Nachnahme ist ausgeschlossen, sofern nicht die betreffenden Absender einen Frachtgebührenkredit oder Frankaturzwang-Befreiung im Sinne der bei den k. k. österr. Staatsbahnen bestehenden Normativbestimmungen geniessen.

9. Die Frachtberechnung für die fraglichen Sendungen erfolgt unter Zugrundelegung der Entfernungen ab der Verladestelle.

Die Abgabe von Stückgütern in der obgenannten, für den allgemeinen Güterverkehr nicht eröffneten Haltestelle ist nicht zulässig.

Stanislau, im Juni 1903. [659]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages III zu dem vom 1. Juni/20. Mai 1898 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen (über Rustzuk.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli n. St. 1903 ist der Nachtrag III zum obengenannten Tarife in Wirksamkeit getreten.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen, sowie Einreihung einer Anzahl von Artikeln in die bestehenden Ausnahmetarife mit Umschlag in Somovit und Rustzuk.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 10 Centimes pro Stück von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 1. Juli 1903. [660]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung des Nachtrages VIII zum Personen- und Gepäckstarife, Teil II.

Am 3. Juli 1903 wird ein Nachtrag VIII zu dem Personen- und Gepäckstarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Jänner 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, eingeführt.

Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 Pfennig für das Stück bezogen werden.

Die darin enthaltenen Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder sind gemäss den Vorschriften unter I 3 des Betriebs-Reglements genehmigt worden.

Dresden, am 1. Juli 1903. [661]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B

Einführung eines Nachtrages I.

Am 10. Juli 1903 gelangt ein Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil I, Abteilung B, zur Einführung.

Der Nachtrag enthält eine Aenderung der Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter nach Binnenstationen, ferner Aenderungen des Verzeichnisses der Kesselwagengüter und der Frachtberechnung für Reisflocken, Braunkohlenbitumen, Eisenchlorid und Salz aus Seifensiederunterlaugen.

Die Positionen „Lumpen“ und „Lumpenabfälle“ des Spezialtarifes III haben eine anderweite Fassung erhalten.

Abdrücke des Nachtrages können zum Preise von 5 Pfg. von unseren Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Dresden, am 2. Juli 1903. [662]

Kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten und Gepäckssätze.

Mit 15. Juli 1903 gelangen direkte Fahrkarten I., II. und III. Klasse für einfache Fahrt und Rückfahrkarten für alle Züge, sowie Gepäcksfrachtsätze von Rathenow nach Marienbad über Berlin Anh. Bhf., Leipzig Verb.-Bhf., Eger zum Preise von Mk. 43·90 I. Klasse, Mk. 32·10 II. Klasse, Mk. 22·20 III. Klasse für einfache Fahrt, und Mk. 64·20 I. Klasse, Mk. 46·90 II. Klasse, Mk. 31·20 III. Klasse für Rückfahrkarten, ferner Gepäcksfracht a) Mk. 0·14, b) Mk. 2·29, zur Einführung.

Wien, am 1. Juli 1903. [663]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Rückfahrkarten.

Mit 15. Juli 1903 gelangen von Bilin-Stadt nach Teplitz A.T.E. Rückfahrkarten für Personenzüge zum Preise von K 2·60 II. Klasse und K 1·40 III. Klasse zur Einführung.

Wien, am 27. Juni 1903. [664]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr. Tarif, Heft IV.

Einführung kombinierter Fahrkarten.

Mit 15. Juli 1903 gelangen zwischen Stationen der Strecke Graz—Fehring einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen anderseits kombinierte Fahrkarten, und zwar in der Strecke Graz-Fehring Personenzug, sonst Schnellzug, zur Einführung.

Das nähere ist aus den in den Stationen am Schalter ausgehängten Kundmachungen ersichtlich.

Wien, am 27. Juni 1903. [665]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Einführung je eines Nachtrages IV zu den Heften 3 und 4 des Tarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903, bezw., soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, vom 1. September 1903 gelangt je ein Nachtrag IV zu den Tarifen, Teil II, Heft 3, vom 1. August 1900 und Teil II, Heft 4, vom 1. November 1899 zur Einführung.

Die Nachträge enthalten u. a. Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Vorwortes der Tarifbestimmungen und der Tariftabellen.

Frachterhöhungen und Beschränkungen treten ein im Tarifhefte 3: durch die Aenderung des Ausnahmetarifes 2, die Beschränkung des Ausnahmetarifes 9 A/a und durch einzelne Berichtigungen; im Tarifhefte 4: durch die Aenderung des Warenverzeichnisses der Ausnahmetarife Nr. 11 und Nr. 15.

Ferner wird hervorgehoben, dass laut der für das Tarifheft 3 neu vorgesehenen Besonderen Bestimmung c die in den Seehafenplätzen zum Versand gelangenden Stückgüter — mit Ausnahme der unmittelbar auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter — vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden müssen.

Wien, am 2. Juli 1903. [666]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Einführung je eines Nachtrages II zu den Heften 1 und 2 des Tarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903, bezw., soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, vom 1. September 1903 gelangt je ein Nachtrag II zu den Tarifen, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 und Teil II, Heft 2, vom 1. Mai 1901 zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten u. a. Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Vorwortes, der Tarifbestimmungen, der Tariftabellen und die Aufhebung einzelner Frachtsätze.

Tariferhöhungen und Beschränkungen treten ein im Tarifhefte 1: durch die Aenderung der Nomenklatur der Ausnahmetarife 2, 11 und 18, die neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 27, die Abänderung einzelner Sätze des Ausnahmetarifes 43 durch die Aufhebung von Frachtsätzen und durch einzelne Berichtigungen; im Tarifhefte 2: durch die Aufhebung von Frachtsätzen für Troppau, die Aenderung des Warenverzeichnisses der Ausnahmetarife 11 und 15 und die Berichtigung einzelner Frachtsätze.

Ferner wird hervorgehoben, dass laut der für das Tarifheft 1 neu vorgesehenen besonderen Bestimmung 4 die in den Seehafenplätzen zum Versand gelangenden Stückgüter — mit Ausnahme der unmittelbar auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter — vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden müssen.

Wien, am 2. Juli 1903. [667]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung neuer Kartierungssätze.

Am 15. Juli 1903 treten Kartierungssätze nach und von Wien-Nordbahnhof transit und Wien-Nordwestbahnhof transit für den direkten Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. der

k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits in Kraft.

Exemplare dieser Kartierungssätze sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 1. Juli 1903. [668]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung von Frachtsätzen des Tarifes, Teil II, Heft 3.

Die im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, sub Post-Nr. 119, enthaltenen Frachtsätze für die Beförderung von Schweinen werden in den nachstehend angeführten Relationen mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 wie folgt geändert:

	a)	b)
Von Györ nach Brünn	567	854
„ „ „ Bubna	1010	—
„ „ „ Kolin	1221	—
„ „ „ Laun	1072	1574
„ „ „ Pardubitz	1085	—
„ „ „ Prag	952	—

Heller pro Quadratmeter der Lädefläche.

Wien, am 1. Juli 1903. [669]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal.

Aenderung von Fahrpreisen.

Mit 1. September 1903 treten folgende neue Fahrpreise in Kraft:

Ueber Dzieditz—Prerau—Olmütz—Kolin—Jungbunzlau—Turnau.

Von — nach oder umgekehrt	Für Personenzüge Heller einschl. Fahrkartensteuer III. Kl.
Krakau—Reichenberg	1670

Ueber Kolin—Jungbunzlau—Turnau.

	St.E.G. und Oe.N.W.B. Schnellzug, sonst Personenzug I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Brünn St.E.G.			
Raspenau	4010	2650	1340
Reichenberg	3800	2510	1270

Ueber Kolin—Jungbunzlau—Turnau—Reichenberg.

	St.E.G. und Oe.N.W.B. Schnellzug, sonst Personenzug II. Kl.	III. Kl.
Brünn St.E.G.		
Maffersdorf Fabrik	2550	1300

Gleichzeitig treten die im Tarife für den direkten Personenverkehr der obengenannten Bahnen auf Seite 9 und 12 angeführten Fahrpreise für die gleichen Verkehrsbeziehungen ausser Kraft.

Wien, am 1. Juli 1903. [670]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die im Nachtrage VII zum Tarife, Teil II, Heft 2, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 23 (Düngemittel) in nachstehenden Stationsverbindungen wie folgt zu berichtigen:

Nachtrag VII Seite	Relation	von	in
		Pfennig pro 100 kg	
56	Beneschau—Reichenbach (Oberlausitz)	70	66
56	Bilin (A.T.E. und k.k.St.B.)—Reichenbach (Oberlausitz)	53	52
56	Bistřic—Reichenbach (Oberlausitz)	70	66
56	Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)—Reichenbach (Oberlausitz)	55	52
56	Čerčan-Pišely—Reichenbach (Oberlausitz)	69	66
56	Hochpetsch—Reichenbach (Oberlausitz)	58	52
57	Leneschitz—Reichenbach (Oberlausitz)	60	52
58	Obernitz—Reichenbach (Oberlausitz)	57	52
58	Postelberg—Reichenbach (Oberlausitz)	60	53
58	Potscherad—Reichenbach (Oberlausitz)	58	53
58	Přibram—Reichenbach (Oberlausitz)	69	66
59	Strančic—Reichenbach (Oberlausitz)	67	66
59	Sudoměřic-Nemysl — Dresden-Altstadt	77	75
59	Sudoměřic-Nemysl — Dresden-Friedrichstadt	78	76
59	Sudoměřic-Nemysl—Dresden-Neustadt	79	77
59	Sudoměřic-Nemysl—Niedersedlitz	75	73
59	Sudoměřic-Nemysl—Reichenbach (Oberlausitz)	75	66
59	Wotic-Weselka — Reichenbach (Oberlausitz)	70	66
59	Wotic-Stadt — Reichenbach (Oberlausitz)	72	66

Wien, am 1. Juli 1903. [671]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Böhmisch-Schützendorf.

Die in der Strecke Deutschbrod—Saar in Mähren in km 9·980 zwischen der Station Frauenthal und der Haltestelle Uttendorf-Hesov gelegene Personenhaltestelle Böhmisch-Schützendorf gelangt am 1. Juli 1903 für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise für die Personenhaltestelle Böhmisch-Schützendorf zu berechnen sind, betragen:

von Frauenthal nach Böhmisch-Schützendorf und umgekehrt 5 km;
von Uttendorf-Hesov nach Böhmisch-Schützendorf und umgekehrt 3 km.

Die Fahrkartenausgabe findet in dieser Personenhaltestelle nicht statt. Die Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes erfolgt gegen Nachzahlung im Zuge.

Prag, im Juni 1903. [672]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen im Hefte „Kartierungs-Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Holz."

In dem vom 1. März 1903 gültigen Tarifhefte des Westungarisch - Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, betitelt: „Kartierungs-Frachtsätze für den Transport von I. Getreide und Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen, II. Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2", werden folgende Berichtigungen durchgeführt:

I. Getreide etc.

Auf Seite 10 in der Relation Garam-Berzencze—Gross-Schwechat von 205 Heller auf 200 Heller.

Auf Seite 10 in der Relation Garam-Berzencze—Klein-Schwechat von 205 Heller auf 200 Heller.

Auf Seite 10 in der Relation Bélincz-Kiszetó—Klein-Schwechat von 157 Heller auf 257 Heller.

Auf Seite 11 in der Relation Gombos—Wilfleinsdorf von 266 Heller auf 166 Heller.

Auf Seite 11 in der Relation Kaba—Götzendorf von 205 Heller auf 203 Heller.

Auf Seite 11 in der Relation Kelebia—Wilfleinsdorf von 189 Heller auf 187 Heller.

Auf Seite 16 in der Relation Verciorova—Wilfleinsdorf von 159 Heller auf 259 Heller.

II. Holz.

Auf Seite 23 in der Relation Szürte—Klein-Schwechat unter b) von 189 Heller auf 190 Heller.

Wien, am 1. Juli 1903. [673]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Welletschin-Pastuchowitz.

Am 5. Juli 1903 wird die zwischen den Stationen Scheles und Pladen in km 152·4 der Linie Pilsen—Dux gelegene Haltestelle Welletschin-Pastuchowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in den bezüglichen Fahrplänen bereits kundgemacht.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle (beim Wächterhause Nr. 41) statt.

Die Gepäcksabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.

Pilsen, im Juni 1903. [674]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Juli. Infolge einer Dammrutschung wurde in der Strecke Mikuliczyn—Tartarów der Linie Stanislau—Körösmezö der Gesamtverkehr eingestellt. In den Strecken Stanislau—Mikuliczyn und Tartarów—Körösmezö wurde der Personenverkehr auf die Züge Nr. 3114, 3111, 3112 und 3113 beschränkt.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz für 1904 wird im Offertwege vergeben, und zwar:

Weisskalk, Mauerziegel, Pflasterziegel, Dachziegel, Bruchsteine, Schlegelschotter, Pflastersteine und Dachschieferplatten.

Die Offertformulare, sowie die Bedingnishefte können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion (Abteilung 3) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Offerte, zu deren Verfassung vorgeschriebene Formulare benützt werden müssen, sowie etwaige Beilagen sind pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel zu versehen und versiegelt mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Baumaterialien" bei der gefertigten Staatsbahn-Direktion bis längstens **20. Juli 1903, 12 Uhr mittags**, einzubringen.

Die Preise sind einschliesslich aller Spesen franko einer Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen anzugeben.

Für die Lieferung sind die allgemeinen Lieferungsbedingnisse der k. k. österreichischen Staatsbahnen massgebend.

Die Lieferung sämtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1903 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 20. Juli 1903, 2 Uhr nachmittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Linz behält sich das Recht vor, die Offerte rücksichtlich der ganzen offerierten Menge oder nur eines Teiles desselben anzunehmen oder ganz abzulehnen.

Offerte, die nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 1. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1611	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel aus der Pos. E—5—e der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	a) Leoben S.B. transit b) Zeltweg	Wien-Lagerhaus	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen zum Exporte nach dem Zollauslande gelangen und für die kgl. Serbischen Staatsbahnen bestimmt sein, worüber der Nachweis durch die in Rubrik 13 angeführten Dokumente zu erbringen ist. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	a) 93 Heller b) 123 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer zu bewirkende Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate und der die Verschiffung nach Belgrad nachweisenden Schiffahrtsdokumente, welche die Bestätigung zu tragen haben, dass die Sendungen in Belgrad von den kgl. Serbischen Staatsbahnen übernommen wurden	
1612	Südbahn-Gesellschaft		Mehl aus der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	a) Budapest S.B. und Budapest-Kelenföld transit, b) Barcs transit, c) Zágráb S.B.	Stationen der Strecke Brixen inklusive bis Avio inklusive	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Der Frachtsatz für Barcs transit gelangt nur für Sendungen, welche nachweislich per Wasser oder von Anschlussbahnen der Südbahn in Barcs anlangen, zur Anwendung	vom 10. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Verschieden	ad a) 348 Heller ad b) 290 Heller ad c) 290 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Hierdurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 1 ex 1903, sub Post Nr. 82, publizierte Frachtbegünstigung ausser Kraft gesetzt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1613	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Raffiniertes Petroleum	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 10. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarife, Teil II, Heft 7, 8, 9 und 10 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar, bezw. 1. Dezember 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach	Von Kralup (B.E.B.)	Von Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Von Pardubitz (S.N.D.V.B. und St.E.G.)	Von Zagórzany (k.k.St.B.)
	Frachtsätze in Mark für 100 kg			
1. Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen:				
Calw	2·35	2·51	2 54	3·44
Eislingen	2·03	2·08	2 11	2·83
Friedrichshafen	1·60	1·84	1·60	2·37
Göppingen	2·06	2·11	2 14	2·86
Heilbronn a/N. Hauptbhf.	1·97	2·13	2·16	3·11
Heilbronn a/N. Südbhf.	2·01	2·17	2·20	3·15
Kirchheim und Teck	2·25	2 34	2·37	3·09
Künzelsau	1·85	2·01	2·04	2·99
Laupheim	1·88	1·93	1 96	2·68
Metzingen	2·29	2·45	2·48	3·13
Ravensburg	1·71	1·95	1 71	2 48
Reutlingen	2·29	2·34	2·37	3 09
Spaichingen	2·04	2·28	2 04	2 81
Stuttgart Hauptbhf.	2 05	2·21	2·24	3 11
Stuttgart Nordbhf.	2·06	2·22	2·25	3·13
Stuttgart Westbhf.	2·09	2·25	2·28	3·16
Tübingen	2·38	2·43	2·46	3·18
Tuttlingen	1·97	2·21	1·97	2 74
Ulm	1·75	1·80	1·83	2·55
Urach	2·40	2 56	2·59	3·24
Vaihingen a. d Fildern	2·14	2·30	2·33	3·20
Vaihingen-Sersheim	2·09	2·25	2·28	3·23
2. Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen:				
Karlsruhe Hafen	2·—	2·16	2·19	3·14
Karlsruhe Hauptbhf. und Rangierbhf.	1·98	2·14	2·17	3·12
Karlsruhe-Mühlburg, Karlsruhe Westbhf.	2·—	2·16	2·19	3·14
Mannheim B.B. und Mannheim-Industriehafen transit	1·96	2·12	2·15	3·10
Mannheim-Industriehafen	1·97	2·13	2·16	3·11
3. Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn:				
Luxemburg	3·18	3·34	3 37	4·32
Metz	2·97	3·13	3·16	4·11
Mülhausen Nord	2 48	2 72	2·48	3·25
Mülhausen Wanne	2·47	2·71	2 47	3·24
Strassburg C.B., Neudorf und Rheinhafen, Königshofen und Schiltigheim	2·35	2·51	2 50	3·27
4. Station der Pfälzischen Eisenbahnen:				
Ludwigshafen a. Rhein	2·02	2·18	2 21	3·16
5. Stationen der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz:				
Gustavsburg	1·88	2·06	2·09	3·04
Mainz Hafen, Mainz Hauptbhf.	1·90	2·08	2·11	3·06
Mannheim (D.B. Mainz)	1·96	2·12	2·15	3 10
Mannheim-Neckarvorstadt	1·97	2·15	2·18	3·13
6. Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M.:				
Bockenheim, Frankfurt a. M. Hauptbhf.	1·82	2·—	2·03	2·98
Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch), Frankfurt a. M. Ostbhf., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen	1·80	1·98	2·01	2·96
7. Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken:				
Saarbrücken	2·50	2·66	2·69	3·64
Trier Hauptbhf.	3·03	3·19	3·22	4·17
Trier West	3·02	3·18	3·21	4·16

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1614	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Schönwehr-Elbogen und Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	Glas der Pos. G—11 der Güterklassifikation	Helenenschacht-Station	Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	194 Heller	173 Heller	21 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach dem genannten Donau-Umschlagsplatze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nach Ungarn nachweisenden Dokumente, welche Vorlage vom Absender bis längstens Ende März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist	
1615	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zerlegte Maschinen, Maschinenteile und Dampfkessel	Brünn St.E.G. oder Schimitz	Gaya	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	58 Heller	39 Heller	19 Heller	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Gaya tragen müssen, dass die Sendungen zur Vergrösserung einer Rollgerstefabrik in Gaya bestimmt sind und hierzu auch tatsächlich verwendet wurden. Diese Dokumente sind längstens bis Ende Dezember 1903 vorzulegen	
1616	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902	Kromau (St.E.G.) Pohrlitz (K.F.N.B.)	Jägerndorf (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	154 Heller 144 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1617	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisen der Pos. E—7 c des Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Februar 1903	Altkladno (B.E.B.)	Bons (kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 9, vom 1. Februar 1898	194 Pfennig	185 Pfennig	9 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Hierdurch wird die Publikation im Verordnungs-Blatte vom 6. Juni 1903, Nr. 64, unter Pos. 1441 aufgehoben
1618	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	beteiligten Bahnverwaltungen	Eisen und Stahl etc. der Pos. E—6, lit. d), der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Tannwald-Schumburg	Wien St.E.G., K.F.N.B. oder Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Bahnverwaltungen	255 Heller	247 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1619	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.** Der Ausnahmetarif Nr. 31 für Steinkohle, Anthracit und Kokes ist für den Verkehr zwischen den österreichischen Umschlagsplätzen und den Stationen: Lieben (Oe.N.W.B., St.E.G.), Prag (B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.), Prag-Anglobank (Oe.N.W.B.), Prag (St.B.) transit (k.k.St.B.), Smichow (k.k.St.B.), Stockerau (Oe.N.W.B.), Vysočan (B.N.B.), Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.), Wien II (K.F.J.B., k.k.St B.), Wysočan (Oe.N.W.B) wie folgt zu ergänzen: Uebersteigt die Belastung eines Wagens dessen Ladegewicht, so wird für das bahnseitig festgestellte Mehrgewicht eine Frachtgebühr nicht erhoben, sofern dieses bei Steinkohlen nicht mehr als 2½ Prozent des Ladegewichtes beträgt. Beträgt die Ueberlast mehr als 2½ Prozent bis einschliesslich 5 Prozent des Ladegewichtes, so wird ohne Berücksichtigung des Gutgewichtes die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung berechnet. Bei Ueberlastungen, welche das Ladegewicht um mehr als 5 Prozent übersteigen, finden die einschlägigen Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung A, Anwendung.											

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.	Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.	Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 76. **Wien, 7. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal" und Genehmigung der Statuten derselben.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Landesausschusse des Erzherzogtums Oesterreich unter der Enns als Konzessionär der den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 16. November 1901, R.-G.-Bl. Nr. 196, bildenden normalspurigen Lokomotiveisenbahn von Stammersdorf nach Auersthal die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal" mit dem Sitze in Wien erteilt und die Statuten dieser Gesellschaft unter einem genehmigt.

Wien, am 18. Juni 1903. — Z. 26.831. E.-M.-Z. 29.883.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf" und Genehmigung der Statuten derselben.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Landesausschusse des Erzherzogtums Oesterreich unter der Enns als Konzessionär der den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 15. März 1902, R.-G.-Bl. Nr. 57, bildenden normalspurigen Lokomotiveisenbahn von Gänserndorf über Pyrawarth nach Gaunersdorf die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf" mit dem Sitze in Wien erteilt und die Statuten dieser Gesellschaft unter einem genehmigt.

Wien, am 18. Juni 1903. — Z. 26.832. E.-M.-Z. 29.484.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Beschlüsse des Gemeindeausschusses über Bauparzellierungsprojekte sind anfechtbare Entscheidungen. (Mähr. Bauordnung.)

(Erkenntnis vom 10. Jänner 1901, Z. 228.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde der Gemeinde Czernowitz bei Brünn gegen die Entscheidung des Landesausschusses der Markgrafschaft Mähren vom 18. Mai 1899, Z. 27.864, betreffend das Parzellierungsprojekt des W. Sch. und des J. Sch. in Czernowitz, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung teils als unbegründet, teils als unzulässig abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der nach gepflogenem Einvernehmen mit der mährischen Statthalterei ergangenen angefochtenen Entscheidung des Landesausschusses der Markgrafschaft Mähren vom 18. Mai 1899, Z. 27.864, wurde die Bewilligung zur Abteilung der Parzellen Kat.-Z. 1041/1, 1041/2 und 1042 in Czernowitz auf Baugruppen unter den bei der kommissionellen Erhebung an Ort und Stelle

am 14. März 1899 festgestellten Bedingungen und Voraussetzungen erteilt und der vorgelegte Abteilungsplan im Einvernehmen mit der mährischen Statthalterei bestätigt.

Zugleich wurde mit der Entscheidung ausgesprochen, dass durch dieselbe die Beschlüsse des Gemeindeausschusses in Czernowitz vom 23. Dezember 1897 und vom 28. Dezember 1898 aufgehoben werden, während die nach § 9 Bauord. erforderliche Genehmigung durch diese Entscheidung ersetzt werde.

In der von der Gemeinde Czernowitz hiergerichts eingebrachten Beschwerde wird das Erkenntnis des Landesausschusses nur in nachfolgenden Richtungen angefochten:

1. Weil die Gemeinde nach § 9, Abs. 1, mähr. Bauord. allein darüber zu entscheiden habe, ob sie die Parzellierung und Verbauung eines ihrer Gebietsteile genehmigen wolle oder nicht, und der Landesausschuss nicht berechtigt gewesen sei, die von der Gemeinde verweigerte Genehmigung über den Rekurs der Parzellanten im Instanzenzuge zu erteilen;

2. weil der Gemeindevorsteher von Czernowitz zu der bei der kommissionellen Erhebung an Ort und Stelle am 14. März 1899 abgegebenen, bedingt zustimmenden Aeusserung nicht berechtigt war, da der Gemeindeausschuss seinen früheren, die Genehmigung der Parzellierung unbedingt versagenden Beschluss nicht abgeändert habe und der Gemeindevorsteher für seine Person an diesen Beschluss gebunden und nicht berechtigt, sohin mit Rechtswirkung auch nicht fähig gewesen sei, eine dem Gemeindeausschussbeschlusse zuwiderlaufende Erklärung abzugeben. Der Gemeindeausschuss in Czernowitz habe auch sofort nach dem Bekanntwerden dieser Aeusserung des Vorstehers am 16. März 1899 beschlossen, nicht nur bei der ursprünglichen Verweigerung der Abteilungsgenehmigung zu verharren, sondern hiervon auch den mährischen Landesausschuss mit dem Bemerken in Kenntnis gesetzt, dass der Gemeindevorsteher nicht berechtigt gewesen sei, die erwähnte Zustimmungserklärung abzugeben;

3. weil die kommissionelle Erhebung vom 14. März 1899 nicht im Sinne des Gesetzes angeordnet wurde.

Denn der damalige Gemeindevorstand von Czernowitz habe zwei Tage vor der Kommission einen Privatbrief des Kommissionsleiters erhalten, und sei es sohin, da der 12. März 1899 ein Sonntag war, nicht möglich gewesen, alle Interessenten in der nach Analogie des § 37 Bauord. einzuhaltenden Frist von 48 Stunden vor dem Kommissionszeitpunkte zu verständigen, noch auch für die Gemeinde Czernowitz einen Bausachverständigen und Rechtsvertreter zur Kommission heranzuziehen.

Wegen dieses formellen Gebrechens könne jene „kommissionelle Erhebung“ als gesetzmässige Lokalkommission nicht angesehen werden, und dies hat zur Folge, dass das, was bei derselben an „Bedingungen und Vereinbarungen“ festgestellt wurde, für niemanden verbindlich, daher auch nicht die Grundlage einer baubehördlichen Entscheidung sein könne.

Diese Beschwerdepunkte könnte jedoch der Verwaltungsgerichtshof nicht als gerechtfertigt erkennen.

Denn ad 1: Die im ersten Abschnitte mährische Bauordnung enthaltenen Bestimmungen über die Lagerpläne können nicht, wie es in der Beschwerde versucht wird, auf das im zweiten Abschnitte besonders geregelte Verfahren bei Abteilung eines Grundes auf Baugruppen oder einzelne Bauplätze Anwendung finden, insoweit dieselben nicht ausdrücklich wie im § 9, Abs. 2, Bauord. bezogen erscheinen.

Der Zweck, den das Gesetz durch die Anlegung von Lageplänen erreichen will (§§ 1, 2 und 5, leg. cit.), deckt sich keineswegs mit der Abteilung eines Grundes auf Baugruppen oder Bauplätze, durch welche die Regulierung oder Erweiterung bestehender oder die Anlage neuer Stadt- und Ortsteile nicht nur, wie eventuell im Lageplane, von der Gemeinde im allgemeinen für die nächste Zeit in Aussicht genommen, sondern über ein Parteiansuchen von der Baubehörde unter Festsetzung bestimmter Regulierungs- und Gassenlinien, sowie bestimmter Ausmasse der zu bildenden Baugruppen, bezw. Bauplätze bewilligt wird. Es haben daher auch die Vorschriften über das Parzellierungsverfahren dann Platz zu greifen, wenn ein Lageplan bereits besteht, und gilt für den entgegengesetzten Fall nur noch die weitere Vorschrift, dass die Genehmigung eines Projektes, betreffend die Abteilung eines Grundes auf Baugruppen, überdies im Sinne des § 4 Bauord. der von dem Landesausschusse im Einvernehmen mit der politischen Landesbehörde zu erteilenden Bestätigung bedarf (§ 9, Abs. 2, ibidem). Rechtsirrtümlich ist die Anschauung der Beschwerdeführerin, dass, wenn der von der Partei projektierten Abteilung eines Grundes auf Baugruppen oder einzelne Bauplätze, die nach § 9, Abs. 1, Bauord. erforderliche Genehmigung seitens des Gemeindeausschusses versagt werde, dem Abteilungswerber der Weg, im Instanzenzuge Abhilfe zu suchen und die Genehmigung seines Projektes durch die höhere Instanz zu erwirken, verwehrt sei. Denn, wenn sich das Gesetz in dem zuletzt bezogenen Absatze des Ausdruckes „Genehmigung des Gemeindeausschusses“ und nicht, wie im § 28, Abs. 1, der Worte: „Bewilligung der Baubehörde“ bedient, so erklärt sich dies daraus, dass es sich bei einem Parzellierungsprojekte um eine „Disposition“ der Partei, die zu „genehmigen“ ist, bei einer Bauführung aber um eine „Betätigung“ derselben, die der „Bewilligung“ bedarf, handelt, und dass durch die Bezeichnung des Gemeindeausschusses als genehmigendes Organ unter gleichzeitiger Hinweisung auf die Kompetenzbestimmung des § 135 Bauord. zum Ausdrucke gebracht werden sollte, dass einer jener Fälle gegeben sei, in welchen nicht der Gemeindevorsteher (§ 134 Bauord.), sondern der Gemeindeausschuss als Baubehörde erster Instanz zu entscheiden habe. Hierdurch wollte und konnte aber keinesfalls das Berufungsrecht an die Baubehörde höherer Instanz ausgeschlossen werden.

Nach der Anschauung der Beschwerde über die Auslegung des § 9, Abs. 1, würde beispielsweise eine Entscheidung des Gemeindeausschusses, mit welcher die projektierte Parzellierung einer in Uebereinstimmung mit dem Lageplane oder beim Abgange eines solchen mit oberbehördlicher Bestätigung (§ 9, Abs. 2, Bauord.) bereits genehmigten Baugruppe auf einzelne Bauplätze aus irgend einem Grunde nicht bewilligt wurde, nicht weiter anfechtbar sein, da das Gesetz im ersten Absatze des § 9 die Genehmigung des Gemeindeausschusses für erforderlich erklärt und hierbei keinen Unterschied in der Richtung macht, ob ein Grund auf Baugruppen oder einzelne Baustellen abgeteilt werden soll, oder ob ein Lageplan bereits besteht oder nicht. Es stellt sich daher die Verweigerung der Genehmigung eines Abteilungsprojektes zweifellos als eine bau-

behördliche Entscheidung des Gemeindeausschusses über ein Parteiansuchen dar, und muss auch in diesem Falle die allgemeine Regel des § 136, Abs. 2, Bauord. gelten, nach welcher solche Entscheidungen mittels der Berufung an den Landesausschuss angefochten werden können.

Der im Rekurswege angerufene Landesausschuss als Baubehörde II. Instanz war somit berechtigt, an Stelle des abweislichen Erkenntnisses des Gemeindeausschusses, wenn er dasselbe als im Gesetze nicht begründet erkannte, seine eigene genehmigende Entscheidung zu setzen, welche auch die nach § 9, Abs. 2, erforderliche oberbehördliche Bestätigung im Sinne des § 4, Bauord. gefunden hat.

In merito wurde diese Entscheidung mit der vorliegenden Beschwerde nicht angefochten.

Ad 2. Aus den Ausführungen ad 1 ergibt sich, dass die bei den vom Landesausschusse angeordneten Lokalerhebungen am 14. März 1899 abgegebene Erklärung des Gemeindevorstehers in Czernowitz, dahin gehend, dass die genannte Gemeinde unter bestimmten Bedindungen dem Abteilungsprojekte ihre Zustimmung erteile, für die instanzenmässige Entscheidung des Landesausschusses völlig belanglos war, da die höhere Instanz auch ohne Zustimmung der Gemeinde zweifellos berechtigt war, ihre, die Genehmigung des Abteilungsprojektes aussprechende Entscheidung an die Stelle des abweislichen Erkenntnisses des Gemeindeausschusses zu setzen.

Dass für den Landesausschuss nicht diese „Zustimmungserklärung“ des Gemeindevorstehers, sondern sachliche, auf der Gesetzmässigkeit und Unbedenklichkeit des Projektes beruhende Erwägungen massgebend waren, ergibt sich aus den seiner Entscheidung beigefügten Motiven, und liegt in dieser Richtung, wie bereits hervorgehoben wurde, eine Beschwerde nicht vor.

Der Verwaltungsgerichtshof hatte daher auch nicht in die Prüfung einzugehen, ob der Gemeindevorsteher berechtigt gewesen sei, die bedingte Zustimmung der Gemeinde dem von dem Landesausschusse bestellten Leiter der Erhebungen gegenüber auszusprechen. Dass derselbe legitimiert war, für den Fall der Genehmigung des Projektes im Instanzenzuge die in der Folge von den Interessenten ausdrücklich zugestandenen Anforderungen, betreffend die unentgeltliche Abtretung des Gassengrundes, die Planierung der Gassen etc. im Namen der Gemeinde zu stellen, wurde von der Beschwerdeführerin nicht bestritten, und ergibt sich übrigens aus § 52 mähr. Gem.-Ord. und der Erwägung, dass der Gemeinde hierdurch keine Verbindlichkeiten auferlegt, sondern nur Vorteile zugewendet wurden.

Ad 3. Selbst dann, wenn die Bestimmung des § 37 Bauord., nach welcher die Vorladung der Interessenten zur kommissionellen Verhandlung über ein Baubewilligungsansuchen denselben spätestens 48 Stunden vorher zuzustellen ist, auf die im gegebenen Falle von dem Landesausschusse durch einen abgeordneten Beamten seines Bauamtes an Ort und Stelle am 14. März 1899 vorgenommenen Erhebungen anzuwenden wäre, läge doch eine Nullität und die von der Beschwerdeführerin vermeinte Nichtigkeit der bei diesen Erhebungen zwischen den Interessenten getroffenen Vereinbarungen nicht vor, weil in der Beschwerde selbst zugegeben wird, dass die Gemeinde Czernowitz zuhanden ihres Vorstehers zwei Tage vorher zu der auf den 14. März 1899 anberaumten Kommission geladen wurde, derselben somit (insbesondere im Hinblicke auf die unmittelbare Nähe der Landeshauptstadt Brünn) hinlänglich Zeit geboten war, für die Beiziehung eines Bausachverständigen und Rechtsvertreters vorzusorgen.

Was aber den gerügten Umstand betrifft, dass es dem Gemeindevorsteher angeblich nicht möglich war, sämtliche Interessenten unter Einhaltung der im § 37 Bauord. bestimmten Frist zu den Erhebungen vorzuladen, so erscheint die Gemeinde Czernowitz nicht legitimiert, denselben als formellen Beschwerdepunkt geltend zu machen, zumal dieselbe eine ihr von einzelnen Interessenten etwa hierzu erteilte Ermächtigung nicht ausgewiesen hat.

(Conf. Budwiński's Sammlung, XXV. Jahrgang, Admr. Teil, Nr. 17/A.)

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Neutitscheiner Lokalbahn. (Bestellung eines verantwortlichen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse, Z. 22.835, die Bestellung des pensionierten Inspektors der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Karl Wacha zum verantwortlichen Betriebsleiter der Neutitscheiner Lokalbahn genehmigend zur Kenntnis genommen.

Ausland.

Württemberg. (Abteilung für Verkehrsangelegenheiten bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.) Die für die Behandlung der Verkehrsangelegenheiten bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten bestehende Abteilung führt nunmehr die Bezeichnung „Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung“.

Italien. (Adriatisches Netz mit Ende 1902.) Das adriatische Netz erreichte mit Ende des Jahres 1902 eine Länge von 5819 km. Die Einnahmen — rund L. 140,000.000 — betrugen um rund L. 8,000.000 mehr als im Vorjahre; die Betriebsspesen erhöhten sich um L. 1,300.000. An Personenkilometern wurden um 550.000, an Güterkilometern um 520.000 mehr geleistet. Der Spesenkoeffizient betrug 64·4 Prozent, gegen 69·74 Prozent im Jahre 1901.

— (Ausbau der Linie Alessandria—Orada.) Die italienische Regierung hat den Konzessionären der 32 km langen, als erstklassige Bahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie Alessandria—Orada eine mit L. 5000 pro laufendes Bahnkilometer bemessene Jahressubvention auf die Dauer von 70 Jahren gewährt. Die Linie verbindet die Hauptlinie Mailand—Alessandria—Genua mit der Linie Genua—Orada—Asti—Turin.

Portugal. (Die Eisenbahnen Portugals im Jahre 1902.) Das portugiesische Eisenbahnnetz (in Europa) hatte mit Ende des Jahres 1902 eine Länge von 2371 km, wovon 843 km auf Staats- und 1528 km auf gesellschaftliche Bahnen entfielen, von welch letzteren 203 km schmalspurig waren. Die Bruttoeinnahmen betrugen Milreis 8,053.649 (= K 42,764.876·19), die Betriebsausgaben Milreis 3,690.265 (= K 19,595.307·15), das Nettoerträgnis Milreis 3,718.022 (= K 19,642.686·82). Befördert wurden 11,909.072 Personen, 124.261 t Eilgüter und 2,581.317 t Frachtgüter.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Kobè.) Dieser Dampfer ist am 26. Mai 1903 mit 8 Passagieren und 2184 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 813 Tonnen Zucker, nebst 11.947 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 8 der Kobè-Linie, von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 13.640 kg und 8508 Stück Holz, Padang 7392 kg Bier, Suez 7695 kg (worunter 6600 kg Zucker), Gedda 2496 kg, Suakim 5300 kg Zucker, Aden 122.513 kg (worunter 98.250 kg Zucker) und 2983 Stück Holz, Hodeidah 37.941 kg (worunter 37.760 kg Zucker), Djibouti 325 kg Metallwaren, Massaua 700 kg, Bombay 61.372 kg, Bassorah 31.910 kg (worunter 30.440 kg Zucker), Bahrein 38 kg Metallwaren, Colombo 36.249 kg (worunter 15.240 kg Zucker), Calcutta 1964 kg Glaswaren, Sydney 204 kg Perlen, Penang 86.831 kg (worunter 50.950 kg Zucker), Penang or Singapore 12.962 kg Papier, Singapore 127.383 kg, Batavia 21.318 kg, Soerabaya 100.419 kg, Samarang 103.420 kg, Padang 1232 kg, Palenbang 3232 kg Manufakturwaren, Bandiermasin 3000 kg Papier, Lorentola 64 kg Seife, Cheribon 1073 kg, Macassar 1785 kg Garn, Aleh-leh 2243 kg, Samarinda 542 kg Töpferwaren, Telok Semovek 340 kg Seife, Manila 40.625 kg, Bangkok 5977 kg, Saigon 1580 kg Papier, Atjeh 812 kg Papier, Hongkong 583.262 kg (worunter 307.500 kg Zucker), Hongkong or Shanghae 10.385 kg Metallwaren, Amoy 817 kg Metallwaren, Shanghae 115.106 kg, Tientsin 3401 kg, Canton 303 kg Wein, Yokohama 538.613 kg (worunter 177.845 kg Zucker), Kobè 74.605 kg (worunter 30.900 kg Zucker) und Moji 12.850 kg Magnesit. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,495.535.

— (Abfahrt des Dampfers „Tirol" nach Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 12. Mai 1903 mit 4 Passagieren und 999 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 47 Tonnen Zucker, nebst 2657 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 4 der Calcutta-Linie, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 37.636 kg (worunter 1360 kg Zucker) und 148 Stück Holz, Soerabaya 2698 kg, Suez 8243 kg (worunter 5850 kg Zucker), Gedda 3586 kg, Suakim 5300 kg Zucker, Aden 58.596 kg (worunter 31.930 kg Zucker) und 2508 Stück Holz, Hodeidah 3570 kg (worunter 3000 kg Zucker), Gibuti 34.257 kg, Massaua 3680 kg Bier, Zanzibar 220 kg Papier, Mombassa 1065 kg Perlen, Karachi 175.422 kg, Colombo 128.137 kg, Sydney 913 kg, Tuticorin 340 kg Perlen, Melbourne 340 kg Knöpfe, Brisbane 35 kg Kurzwaren, Calcutta 290.193 kg, Calcutta or Madras 3550 kg Zündhölzchen, Madras 102.149 kg und Rangoon 139.327 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug Kronen 1,539.818.

Verschiedene Mitteilungen.

Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Wien pro 1903.) Die vorliegende Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen pro 1903 für Nieder- und Oberösterreich, dann Salzburg, enthält 203 Sachverständige, mithin ebensoviele wie die vorjährige.
[E.-M.-Z. 26.152.]

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad. (Generalversammlung.) Am 10. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Vizepräsidenten Prälaten Gilbert Helmer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Hans Kolisko die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad statt. Bei derselben waren 12 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 6802 Aktien mit 1360 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 867.447·88 (gegen K 894.351·76 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen auf K 828·52 (K 4791·64), die Gesamteinnahmen sohin auf K 868.276·40 (K 899.143·40). Die Betriebsausgaben betrugen K 527.820·35 (K 560.136·75), die sozietären Auslagen und Zinsenerfordernisse K 26.557·78 (K 30.082·43), so dass also ein Betriebsüberschuss von K 313.898·27 (K 308.924·22) resultierte. Da die Annuität des Hypothekardarlehens K 342.733·92 (wie im Vorjahre) erforderte, blieb ein unbedeckter Rest von K 28.835·65 (K 33.809·70), für welchen die staatliche Reinertragsgarantie (8·41 Prozent gegen 9·86 Prozent) in Anspruch genommen wird. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 63·85 Prozent (gegen 65·64 Prozent). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Eine Dividende an die Aktien kam mangels eines Reinerträgnisses nicht zur Verteilung. Die bisherigen Verwaltungsratsmitglieder, em. Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Anton Stöhr in Wien, Prälat Gilbert Helmer, Abt des Stiftes Tepl, Dr. Ferdinand Fleischer, Advokat und Gemeinderat in Karlsbad, Regierungsrat Dr. Siegfried Werner in Wien und Landtagsabgeordneter Dr. Josef Zintl in Tepl, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. Ebenso wurden in der nachfolgenden konstituierenden Verwaltungsratssitzung Dr. Gustav Stöhr und Prälat Gilbert Helmer neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten erwählt.
[E.-M.-Z. 28.936.]

Verlosungen.

Für das Jahr 1903.

Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenbahn. Stammaktien (Rückzahlung ab 1. Juni).

Am 6. Juni:

Budapester elektrische Stadtbahn. Aktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 8. Juni:

Szt. Lörincz-Slatina-Nasicer Lokalbahn. 5proz. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lokalbahn Temesvár-Modos. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 13. Juni:

Lokalbahn Budapest-St. Lörincz. Aktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 1. Juli:

Böhmische Westbahn. 4proz. Silber-, Mark- und Kronenprioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Bukowinaer Lokalbahnen. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. 1886er Markanlehen (Rückzahlung ab 1. Oktober).

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4proz. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4proz. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. Oktober).

Galizische Karl Ludwig-Bahn. 4proz. Prioritäts-Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Oesterr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft. 3proz. Prioritäts-Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten, I. Emission 1900 (Rückzahlung ab 1. August).

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4proz. Prioritäten, I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Jänner).

Südbahn-Gesellschaft. 5proz. Prioritäten, Serie B (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Valsuganabahn. 4proz. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Oktober).

Vorarlberger Bahn. 4proz. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Coupons-Einlösungen.

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4proz. Für je fl. 100 Kapital K 4·—.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4proz. Für je fl. 100 Kapital Gold fl. 2·— = Frcs. 5·—.

Kaiser Franz Joseph-Bahn. 5¼proz. Für je fl. 200 Kapital K 10·50.

Galizische Karl Ludwig-Bahn. 4proz. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4proz. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4proz. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Vorarlberger Bahn. 4proz. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnaktien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5¾proz. K 11·50.

Linz-Budweiser Bahn. 5¼proz. K 10·50.

Gisela-Bahn. 5proz. K 10·—.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-prioritäten.

Böhmische Westbahn. 4proz. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Kapital K 8·—; II. Em. v. J. 1885, für je Mk. 600 Kapital Mk. 12·—; v. J. 1895, für je K 400 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4proz. K 8·—.
Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg. 4proz. I. und II. Em. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Galizische Karl Ludwig-Bahn. 4proz. v. J. 1890. Für je fl. 100 Kapital K 4·—.
Lokalbahn Laibach-Stein. 4proz. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4proz. Em. 1894. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Oesterr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft. 3proz. Für je K 200 Kapital K 3·—; 4proz. v. J. 1887, für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—.
Mährisch-schlesische Zentralbahn. 4proz. Für je K 600 Kapital K 12·—.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4proz. Für je fl. 150 Kapital K 6·—.

Andere öffentliche Anlehen.

Aussiger Kleinbahn. 4proz. Anleihe v. J. 1900. Für je K 200 Kapital K 4·—.
Bosnisches Eisenbahn-Landesanlehen v. J. 1902. Für je K 200 Kapital K 4·50.

Aktien von Industrie-Unternehmungen.

Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft in Budapest. K 50·—.
Internationale Waggonleih-Aktiengesellschaft. K 40·—.
Maschinen- und Waggonbaufabriks-Aktiengesellschaft in Simmering. K —·— (der Coupon gelangt nicht zur Einlösung).

Aktien von Transportunternehmungen (mit Ausnahme derer von ungarischen Lokalbahnen).

Lokalbahn Asch-Rossbach. Coupon der Prioritätsaktien K 10·—.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. K 100·—; Genussschein-Coupon K 50·— (werden schon seit 11. Mai ausbezahlt).
Böhmische Nordbahn. K 17·—.
Bozen-Meraner Bahn. Für die Aktie K 14·—, für den Genussschein K 4·—.
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft. K 2·—.
Bukowinaer Lokalbahnen. Coupon der Prioritätsaktien K 20·—, der Stammaktien K 20·—.
Buschtěhrader Eisenbahn. Aktiencoupon lit. A K 99·50, Genussschein lit. A K 44·—, Aktiencoupon lit. B K 47·— (werden schon seit 1. Juni ausbezahlt).
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. Für die Prioritätsaktie K 16·—.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Für die Aktien à K 400 K 28·—.
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Für die Prioritätsaktie K —·—, für die Stammaktie K —·—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Aktie K 196·—, halbe Aktie K 98·—, Fünftel-Aktie K 39·20.
Friauler Eisenbahn. Prioritätsaktien K 8·—.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. K 9.94·4.
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg-Neudau. Prioritätsaktien lit. A K —·—.
Gaisbergbahn. Für die Prioritätsaktie K 20·—.
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz. Für die Prioritätsaktie K 20·—, für die Stammaktie K 20·—.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Für die Aktie K 22·—, für den Genussschein K 2·— (werden schon seit 1. Mai ausbezahlt).
Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha. Prioritätsaktien K —·—.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. K 7.94·4.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4proz. Prioritätsaktien Mk. 5·40.
Krakauer Tramway-Gesellschaft K 18·—.
Kremstalbahn. K 3·—.
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszow). Für die Prioritätsaktie K 20·—, für die Stammaktie K 1·50.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. K 127·— (werden schon seit 22. Mai eingelöst).
Mährische Westbahn K 3·—.
Mühlkreisbahn. Für die Prioritätsaktie K 7·—.
Murtalbahn. Für die Prioritätsaktie K 16·—.
Neue Bukowinaer Lokalbahnen. Für die Prioritätsaktie K 8·—.
Oesterr. Lloyd. K 21·—.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A K 9·—, lit. B K 21·—, Genussschein lit. B K 1·—.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Für die Aktie Frcs. 15·50, für den Genussschein Frcs. 3·—.
Orientalische Bahnen. Frcs. 16·—.
Ostgalizische Lokalbahnen. Für die Prioritätsaktie K 16·—.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn. K 40·—.
Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz. Prioritätsaktien K 3·50.
Prag-Duxer Eisenbahn. Für die Prioritätsaktie K 12·—, für die Stammaktie K 8·—.
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. K 3·—.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Prioritätsaktien K 20·—, Stammaktien lit. A vom Jahre 1888 K 4·—, Stammaktien lit. A vom Jahre 1902 K 2·—.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft K 9·—.
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft. Für die Prioritätsaktie K —·—.
Schneebergbahn. Prioritätsaktien K —·—. (Der Coupon gelangt nicht zur Einlösung.)
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz. Prioritätsaktien K 7·20.
Steyrtalbahn. (Der Coupon gelangt nicht zur Einlösung.)
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg. Prioritätsaktien K 16·—.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K 9·—.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft. K 9·—.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. K 9.94·4.
Ungarische Westbahn. K 9.89·4.
Welser Lokalbahn. K 3·—.
Eisenbahn Wien-Aspang. K 11·—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. K 10·—.
Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Eisenbahn. K 4·—.
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz. Prioritätsaktien K 16·—.
Ybbstalbahn. Prioritätsaktien K 4·—.
Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Für die Aktie K 58·—, für den Genussschein K 38·—.

Aktien von ungarischen Lokalbahnen.

Eisenbahn Alvincz-Nagyszeben-Vöröstorony. Prioritätsaktien K 13·20.
Arvatalbahn. Prioritätsaktien.
Bács-Bodroger Lokalbahn. Prioritätsaktien K 6·70.
Baja-Zombor-Neusatzer Lokalbahn. Prioritätsaktien K 7·65.
Lokalbahn Balaton-Szt. György-Somogy-Szobb. Prioritätsaktien K 10·20.
Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsaktien K 10·—.
Békés-Csanáder Komitatsbahnen. Prioritätsaktien K 4·80.
Lokalbahn Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd. Prioritätsaktien.
Biharer Vizinalbahn. Prioritätsaktien K 14·40.
Boldvatalbahn. Prioritätsaktien.
Brassó-Háromszéker Lokalbahn. Prioritätsaktien K 20·—, Stammaktien K —·—.
Lokalbahn Budapest-Esztergom-Füzitö. Prioritätsaktien K 8·20.
Lokalbahn Budapest-Lajosmizse. Prioritätsaktien K 9·—.
Budapester Lokalbahnen. Prioritätsaktien.
Budapest-Neupest—Rakos-Palotaer elektrische Strasseneisenbahn. Aktien K 7·—.
Lokalbahn Budapest-St. Lörincz. Prioritätsaktien K 7·—, Stammaktien K —·—.
Csakathurn-Agramer Eisenbahn. Prioritätsaktien Francs 12·50, Stammaktien K 6·60.
Csetnektaler Lokaleisenbahn. Prioritätsaktien K 8·50.
Lokalbahn Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar. Prioritätsaktien K 5·50.
Eisenbahn Debreczin—Hajdu-Nánás. Prioritätsaktien K 17·10.
Lokalbahn Debreczen-Nagy-Léta. Prioritätsaktien K 9·—.
Erdély Banyavasut Reszvény-Társaság. K 5·—.
Feher und Tolnaer Komitatsbahnen. Prioritätsaktien K 4·60.

Felegyháza-Majsaer Bahn. Prioritätsaktien K 2·80.
Felek-Fogaraser Vizinalbahn. Prioritätsaktien K 3·—.
Garamberzencze-Lévaer Lokalbahn. Prioritätsaktien K 9·—.
Gölnitztalbahn. Prioritätsaktien K 10·—, Stammaktien K 6·30.
Gyula-Fehervár-Zalatnaer Lokalbahn. Prioritätsaktien.
Vizinalbahn Haraszti-Ráczkeve. Prioritätsaktien K 6·60.
Hegyes-Feketehegy-Palánkaer Lokalbahn. Prioritätsaktien K 3·70.
Lokalbahn Héjasfalva-Székelyudvarhely. Prioritätsaktien K 8·50.
Holics-Gödinger Bahn. Prioritätsaktien K 11·—.
Hidegkut-Tamáser Bahn. Prioritätsaktien.
Honttaler Lokalbahn. Prioritätsaktien K 1·70.
Lokalbahn Kaposvár-Mocsolád. Prioritätsaktien.
Lokalbahn Karczag-Tiszafüred. Prioritätsaktien K 3·30.
Kaschau-Tornaer Vizinalbahnen. Prioritätsaktien K 20·—.
Lokalbahn Kecskemét-Fülöpszállás. Prioritätsaktien K 3·70.
Kecskemét-Tiszaugher Lokalbahn. Prioritätsaktien K 2·80.
Kisküllötaler Lokalbahn. Prioritätsaktien.
Körmend-Németujvárer Bahn. Prioritätsaktien K 3·60.
Lokalbahn Körös-Belovár. Prioritätsaktien K 6·—.
Komárom-Dunaszerdahelyer Lokalbahn. Prioritätsaktien K 7·20.
Lonjatalbahn. Prioritätsaktien K 9·80.
Marmaroser Salzbahn. Prioritätsaktien K 9·—, Stammaktien K 7·—.
Lokalbahn Maros-Ludas-Besztercze. Prioritätsaktien K 6·—.
Lokalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen. Prioritätsaktien K 12·—, Stammaktien K 7·50.
Muránytalbahn. Prioritätsaktien K 8·25.
Lokalbahn Nagy-Belicz — Privigye. Prioritätsaktien K 5·80.
Lokalbahn Nagy-Károly-Somkut. Prioritätsaktien K 3·—.
Nagyvárad-Belényeser Bahn. Prioritätsaktien K 9—.
Neusiedler Seebahn. Prioritätsaktien K 8·60.
Nograder Komitatsbahnen. Prioritätsaktien K 7·50.
Nyiregyháza-Matészalkaer Vizinalbahn. Prioritätsaktien K 10·—.
Ó-Becse-Titeler Eisenbahn. Prioritätsaktien K 4·70.
Lokalbahn Papa-Csorna. Prioritätsaktien K 2·50.
Lokalbahn Püspökladány-Füzesgyarmat. Prioritätsaktien K 3·70.
Lokalbahn Pozsony-Dunaszerdahely. Prioritätsaktien K 7·20.
Lokalbahn Pressburg-Oedenburg. Prioritätsaktien K —·—.
Lokalbahn Puszta-Tennyö—Kun-Szt. Márton. Stammaktien K —·—.
Lokalbahn Raab—Veszprem—Uj-Dombovár. Prioritätsaktien K 6·40.
Ruma-Vrdniker Eisenbahn. Prioritätsaktien K 13·25.
Slavonische Lokalbahnen. Prioritätsaktien K 14·50.
Somogy-Szobb-Bárcser Vizinalbahn. Prioritätsaktien K 5·50.
Lokalbahn Steinamanger-Güns. Prioritätsaktien K 12·—.
Steinamanger-Pinkafelder Eisenbahn. Prioritätsaktien K —·—, Stammaktien K —·—, Genussscheine K —.—.
Szamostalbahn. Prioritätsaktien K 40·—.
Lokalbahn Szatmár-Erdöd. Prioritätsaktien K 3·—.
Eisenbahn Szatmár-Fehérgyarmat. Prioritätsaktien K 3·80.
Eisenbahn Szatmár-Nagybanya. Prioritätsaktien K 10·—.
Lokalbahn Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek. Prioritätsaktien K 7·—.
Lokalbahn Szegzárd-Báttaszék. Prioritätsaktien K 8·—.
Székler Bahnen. Prioritätsaktien K —·—.
Lokalbahn Szigetvár-Kaposvár. Prioritätsaktien K 2·20.
Szilágyságer Vizinalbahn. Prioritätsaktien K 8·—.
Lokalbahn Szolnok-Félegyháza. Prioritätsaktien K —·—.
Temesvár-Buziáser Eisenbahn. Prioritätsaktien K 2·90.
Temesvár-Lippa-Radnaer Eisenbahn. Prioritätsaktien K 6·60.
Temesvár-Modoser Eisenbahn. Prioritätsaktien K —·—.
Temesvár—Nagy-Szt. Miklóser Eisenbahn. Prioritätsaktien K 4·40.
Tiszapolgár-Nyiregyházaer Eisenbahn. Prioritätsaktien à fl. 200 K 6·20.
Ungarische Lokaleisenbahnen-Gesellschaft. K 20·—.
Ungarische Nordwestbahn. Ganze Aktien K 12·—, halbe Aktien K 6·—.
Ungarische Südostbahn. Prioritätsaktien K 6·60.
Ungtalbahn. Prioritätsaktien K 10·—.
Varasd-Golubovecer Eisenbahn. Prioritätsaktien K —·—.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. Prioritätsaktien K 6·—, Stammaktien K 10·—.
Vereinigte Mátra-Köröser Eisenbahnen. Prioritätsaktien (fl. 600) K 33·—.
Lokalbahn Versecz-Kubin. Prioritätsaktien K 11·—.
Lokalbahn Vinkovce-Brčka. Prioritätsaktien K 14·40.
Westungarische (Transdanub.) Eisenbahn. Prioritätsaktien K —·—.
Zalatalbahn. Prioritätsaktien K —·—.
Lokalbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz. Prioritätsaktien K —·—.
Lokalbahn Zsebely-Csakovar-Boka. Prioritätsaktien K 2·20.
Lokalbahn Zsibo-Nagybány. Prioritätsaktien K 2·80.
Zsitvatalbahn. Prioritätsaktien K 8·30.
Lokalbahn Zsolna-Rajecz. Prioritätsaktien K 4·05.

Pfandbriefe.

Ungarische Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft. 4½ proz. Obligationen, für je K 200 Kapital K 4·50; 4 proz. Obligationen mit 5 Prozent Prämie, für je K 200 Kapital K 2·—; 4 proz. Obligationen ohne Prämie, für je K 200 Kapital K 4·—.

Prioritätsobligationen.

„Adria", Ungarische Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft. 4½ proz. Prioritäten. Für je fl. 100 Kapital K 4·50.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 3½ proz. Prioritäten. Für je Mk. 300 Kapital Mk. 5·25.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. 4 proz. Prioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Kapital Mk. 6·—.
Bozen-Meraner Bahn. 4 proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Brünner Lokalbahn (Emission 1900), 4 proz. Für je K 200 Kapital K 4·—.
Budapester elektrische Stadtbahn. 4 proz. Für je K 200 Kapital K 4·—.
Budapester Strasseneisenbahn. 4 proz. Für je K 200 Kapital K 4·—.
Bukowinaer Lokalbahnen. 4 proz. v. J. 1902. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Deutsch-Brod—Humpoletz. 4 proz. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 proz. Em. 1869, für je fl. 150 Kapital K 7·50; 5 proz., Em. 1874, für je fl. 150 Kapital Mk. 7·50; 4 proz., Em. 1891, für je fl. 300 Kapital K 12·—; 4 proz., Em. 1891, für je Mk. 300 Kapital Mk. 6.—; 3 proz., Em. 1893, für je K 200 Kapital K 3·—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. (mähr.-schles.), für je fl. 100 Kapital K 5·—.
Friauler Eisenbahn. 4 proz. v. J. 1893. Für je fl. 100 Kapital K 4·—, v. J. 1897 K 40·—.
Gailtalbahn. 4 proz. Für je fl. 100 Kapital K 4·—.
Graz-Köflacher Bahn. 4 proz. v. J. 1902. Für je K 400 Kapital K 8·—; 2 proz., IV. Em., K 3·—.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 proz. v. J. 1889, für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4 proz. (österr. Strecke), für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4 proz., Em. 1889, für je Mk. 200 Kapital Mk. 4·—; 4 proz., Em. 1891 in Gold, für je Mk. 200 Kapital Mk. 4·—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 proz. Mk. 6·—.
Oesterr. Lloyd. 5 proz. Für je fl. 200 Kapital fl. 5·— Gold; 5 proz., Em. 1881 und 1882, für je fl. 500 Kapital Frcs. 31·25; 4½ proz., Em. 1884, für je fl. 500 Kapital Frcs. 28·12·5; 4 proz., Em. 1887, für je fl. 500 Kapital Frcs. 25·—; 4 proz., Em. 1895, für je Mk. 2000 Kapital Mk. 40·—; 4 proz., Em. 1901, für je K 2000 Kapital K 40·—.
Mährische Westbahn. 4 proz. K 8·—.
Neutitscheiner Lokalbahn. 5 proz. K 10·—.
Ostgalizische Lokalbahnen. 4 proz. Für je fl. 100 Kapital K 4·—.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 proz. Goldprioritäten Em. 1883 Mk. 7·50; 3 proz. Goldprioritäten Em. 1896, für je Mk. 300 Kapital Mk. 4·50.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 proz., für je K 400 Kapital K 8·—; 4 proz., für je K 500 Kapital K 10·—.

Schneebergbahn. 4 proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Brünn-Rossitz). 5 proz. Mk. 7·50.
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg. 4 proz. v. J. 1893, für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4 proz. v. J. 1899, für je K 400 Kapital K 8·—.
Südbahn-Gesellschaft. 5 proz. Frcs. 12·50; 3 proz. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6·50.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1892. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Torontaler Lokalbahn. 4½ proz. Für je K 200 Kapital K 4·50.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft. 4½ proz. K 9·—.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 proz. II. Em. K 10·—; 4 proz., Em. 1887, K 8·—.
Ungarische Westbahn. 4 proz. v. J. 1890. Für je fl. 1000 Kapital K 40·—.
Valsuganabahn. 4 proz. Für je K 200 Kapital K 4·—.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 proz. K 8·—.
Wiener Lokalbahnen-Aktiengesellschaft. 4 proz. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 proz. K 10·—.
Lokalbahn Wodnian-Prachatitz. 4 proz. Für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4 proz. v. J. 1899. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Rückzahlungen.

Ab 1. Juli:

a) Staats- und öffentliche Anlehen.

Bosnisch-Herzegowinisches Eisenbahn-Landesanlehen v. J. 1902. 4½ proz.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. Aktien, 4 proz., steuerfreie (Staatsschuldverschreibungen).
Mährisch-schlesische Zentralbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen v. J. 1895.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 proz. Staatsschuldverschreibungen.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 proz. Staatsschuldverschreibungen.

b) Prioritätsobligationen.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 proz. und 3 proz. Gold- und Silberprioritäten v. J. 1891 und 1893.
Friauler Eisenbahn. 4 proz. Prioritäten. Em. 1893 u. 1897.
Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor. 4 proz. Prioritäten.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 proz. Goldprioritäten v. J. 1891.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 proz. Obligationen.
Oesterr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft. 4 proz. Vom Staate zur Selbstzahlung übernommen.
Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 proz. Silberprioritäten I. und II. Emission.
Neutitscheiner Lokalbahn. 5 proz.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 proz. Prioritäten. Vom Staate zur Selbstzahlung übernommen.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 proz. Goldprioritäten v. J. 1883.
Südbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritätsobligationen.
Ungarische Lokaleisenbahnen. 4½ proz. Prioritäten; 4 proz. Prioritäten mit Prämie; 4 proz. Prioritäten und Prämie; 4 proz. Prioritäten, Serie II in Gold.
Erste Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 proz. Serie II. Em.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 proz.

c) Eisenbahn-Aktien.

Lokalbahn Asch-Rossbach. Aktien.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Aktien.
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh. Prioritätsaktien.
Lokalbahn Güns-Steinamanger. 6 proz. Prioritätsaktien.
Vizinal-Eisenbahn Késmark-Szepes-Bela. Prioritätsaktien.
Kolomeaer Lokalbahnen. Prioritätsaktien.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. Prioritätsaktien.
Eisenbahn Lemberg-Belzec. Prioritätsaktien.
Leutschautaler Vizinalbahn. Prioritätsaktien.
Marmaroser Salzbahn. Prioritätsaktien.
Muranytalbahn. Prioritätsaktien.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. B-Aktien.
Ofner Bergbahn. Aktien.
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. Prioritätsaktien.
Szamostal-Eisenbahn-Gesellschaft. Prioritätsaktien.
Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. I., II. und III. Em.
Triester Tramway-Gesellschaft. Aktien.
Ungarische Südost-Lokalbahn-Aktiengesellschaft. Prioritätsaktien.
Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn. Aktien.

d) Aktien von Industrie-Unternehmungen.

Gmundner Elektrizitätswerke-Aktiengesellschaft. Prioritätsaktien.

Kapitalsvermehrung.

Budapester elektrische Stadtbahn-Aktiengesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 20. April 1903 stattgehabten Generalversammlung, das Aktienkapital der Gesellschaft von 12 Millionen Kronen auf 14 Millionen Kronen zu erhöhen und zu diesem Zwecke 10.000 neue Aktien à K 200 Nominale zu emittieren, wurde den Aktionären und Genussscheinbesitzern das Bezugsrecht im Verhältnisse von je sechs alten Aktien oder Genussscheinen auf eine neue Aktie zum Kurse von K 265 offeriert. Die neuen Aktien partizipieren an dem Erträgnisse des Jahres 1904. Das Bezugsrecht war in der Zeit vom 22. bis inklusive 30. Juni 1903 auszuüben.

Generalversammlungen.

Im Monate Juli:

18. (Prag.) Lokalbahn Potscherad-Wurzmes.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Konkurs-Ausschreibung

von für zertifizierte Unteroffiziere vorbehaltene Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des II. Semesters 1903 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge		Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich		Unternehmung, wo die Kompetenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
		Taggeld	Sonstige Emolumente		eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen		
40 provisorische Zugspacker	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K 2·—	Fahrstundengelder und Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, Kenntnis der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualifikation und Verwendbarkeit des Bewerbers, mindestens jedoch 6 Monate	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. August 1903
40 provisorische Weichenwächter		K 1·80	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
40 Magazins- und 15 Stationsaufseher-Aspiranten		K 2·—		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, Kenntnis der einfachen Rechnungsarten				
10 Lokomotivheizer		K 2·—	Bei voller Dienstleistung auf der Lokomotive ausserdem Fahrgelder circa K 30 und Prämienbezug circa K 12 pro Monat. Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, sowie das erlernte Schlosserhandwerk	Circa 1 Jahr	Aus der Dienstinstruktion für Lokomotivheizer und den Vorschriften für Signalisierung und für den Verschubdienst		
6 provisorische Kanzleidiener		K 2·— bis K 2·60	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift und Kenntnis der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualifikation und Verwendbarkeit, mindestens jedoch 6 Monate	—		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unteroffiziere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen erteilten Zertifikates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugnis beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter zwischen 18 und 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperkonstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Zeugnis darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntnis einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen, und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Verkehrsstörung auf den Ostgalizischen Lokalbahnen zwischen Torskie und Worwolińce.

Infolge Dammrutschung ist der Verkehr auf der Linie Biala Czortkowska—Zaleszczyki der Ostgalizischen Lokalbahnen zwischen den Stationen Torskie und Worwolińce auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Für die Dauer dieser Unterbrechung hat hinsichtlich der nach Eintritt der Verkehrsstörung aufgegebenen Sendungen bei Benützung der Hilfsrouten über Stefanówka—Kolomea oder Lużan—Kolomea die Frachtberechnung insolange zu den über den unterbrochenen Weg gültigen Frachtsätzen mit einem Zuschlage von 0·2 h pro 100 kg und 1 km für die auf der Hilfsroute gefahrene Mehrdistanz zu erfolgen, als sich die Frachtberechnung über die Hilfsroute selbst für die Parteien nicht billiger stellt.

Wien, am 2. Juli 1903. [675]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Łowczów.

Am 10. Juli 1903 wird auf der Linie Orló—Tarnów zwischen den Stationen Tuchów und Łowczówek-Pleśna bei km 14·891 die Personenhaltestelle Łowczów für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die beschränkte Stückgutaufgabe eröffnet werden.

Die Fahrkartenausgabe wird in der Haltestelle, die Gepäcksexpedition im Nachzahlungswege erfolgen.

Krakau, im Juni 1903. [676]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.
System Rigi.

Ausgabe von ermässigten Fahrscheinen für Mitglieder von Vereinen mit behördlich genehmigten Statuten.

Ab 15. Juli 1903 werden an Mitglieder von Vereinen mit behördlich genehmigten Statuten durch deren Vereinsleitung Fahrscheine zu 50 h für die Person ohne Unterschied der Strecke für die Berg- oder Talfahrt, gültig auch an Sonn- und Feiertagen bis 12 Uhr mittags, ausgegeben.

Wien, am 1. Juli 1903. [677]

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.
Tarif-Heft 3.

Erhöhung des Frachtsatzes nach Kéthely.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 erhöhen sich die Frachtsätze für Kohle, Coaks etc. im Verkehre mit der Station Kéthely der Balaton-Szt. György-Somogyszobber Lokaleisenbahn um je 1 Heller pro 100 kg.

Budapest, am 1. Juli 1903. [678]

Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer und Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.
(Tarif-Heft II/2.)

Erhöhung der Frachtsätze der Csetnekvölgyer Lokaleisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 8. September 1903 erhöhen sich die Frachtsätze für Kohle, Coaks etc. im Verkehre mit den Stationen Csetnek und Ochtina um je 1 Heller und im Verkehre mit den Stationen Nagy-Szlabos, Restér und Rochfalva der Csetnekvölgyer Lokaleisenbahn um je 2 Heller für 100 kg.

Budapest, am 2. Juli 1903. [679]

Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Neudruck des Lokal-Personentarifes, Teil II.

Am 1. August 1903 gelangt ein neuer Lokal-Personentarif, Teil II, zur Ausgabe.

In demselben wurden die im Berichtigungsblatte und im Nachtrage I enthaltenen Aenderungen durchgeführt. Ueberdies enthält derselbe ermässigte Fahrpreise für die Stationsverbindung Prag—Vysočan und für den Verkehr zwischen den Stationen Bodenbach bis Rabstein einerseits und B.-Leipa anderseits über Tannenberg. Ferner wurden die Haltestellen in den Kilometerzeigern einbezogen, wodurch mehrfache Fahrpreisermässigungen eintreten.

Prag, am 3. Juli 1903. [680]

Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 15. Juli 1903 gelangen im Verkehre von Wiesau nach Marienbad über Eger direkte Fahrpreise für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt, sowie direkte Gepäckstaxen, letztere in beiden Richtungen, zur Einführung.

Wien, am 1. Juli 1903. [681]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901. (Aenderungen.) Vom 16. Juni 1903 ab kann von und nach Riederau unbeschränkte Güterabfertigung stattfinden.

Hiernach ist bei LIV. Mering—Weilheim auf Seite 178 die Bestimmung unter Ziffer 3 ganz zu streichen und auf Seite 179 neben dem Stationsnamen Riederau statt „Halteplatz und Ladestelle*)“ zu setzen „Haltestelle“.

Ferner ist auf der gleichen Seite die Anmerkung „*) Für Wagenladungen siehe oben Ziffer 3“ zu streichen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 20. Juni 1903 ab wurden die Haltestelle Thorn Uferbahn des Direktionsbezirkes Bromberg und die Stationen der Neubaustrecke Pr.-Stargard—Skurz des Direktionsbezirkes Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 20. Juni 1903 wurden die Stationen Jüchen des Direktionsbezirkes Köln mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Bedburg u. s. w. und Schwedt a. O. des Direktionsbezirkes Stettin mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Altdamm u. s. w. in den Verband aufgenommen.

Schlesisch-Sächsischer Tierverkehr. (Einführung neuer direkter Frachtsätze.) Mit dem 20. Juni 1903 traten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen der Station Myslowitz (Direktionsbezirk Kattowitz) und der Station Warnsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Nachtrag I zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz etc.) Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz, Holzstoff u. s. w. vom 1. Dezember 1902 trat am 1. Juli 1903 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe kann von der Drucksachen-Verwaltung der kaiserlichen General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg unentgeltlich bezogen werden.

Weltausstellung in St. Louis 1904. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsobjekte.) Die Gegenstände, die auf der vom 1. Mai bis 30. November 1904 in St. Louis stattfindenden Weltausstellung ausgestellt und nicht verkauft werden, sind bei Aufgabe nach dem früheren Ausgangsorte — gleichwie auf dem Hinwege — auf den Preussischen Staatsbahnen und den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zur halben tarifmässigen Fracht zu befördern, sofern sie von dem zur Sicherung des zollfreien Wiedereinganges nach Deutschland durch den Reichskommissär ausgefertigten Rücksendungsnachweis begleitet sind. Die Frachtbriefe müssen den Vermerk enthalten, dass die Sendung durchwegs aus Ausstellungsgut besteht. (Cfr. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 vom 31. März 1903.)

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. Juli 1903 ab wurden die Stationen Anklam, Arzberg, Lichtenberg-Friedrichsfelde und Parkowo in den obgenannten Ausnahmetarif als Versandstationen einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Kunstausstellung in München. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der in der Zeit vom 1. Juni bis 31. Oktober 1903 in München stattfindenden Kunstausstellung haben für die Rückbeförderung der ausgestellt gewesenen Gegenstände auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C, IX (G. G. T. I. Band, 1. Abteilung, Seite 61) vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass für die Aufgabe zur Rückbeförderung (Punkt 4 des erwähnten Abschnittes C, IX) eine Frist von zweiundeinhalb Monaten nach Schluss der Ausstellung gewährt wird.

Deutschland. (Sitzung der ständigen Tarifkommission.) In der am 23./24. Juni 1903 in Freudenstadt abgehaltenen 80. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden u. a. die Anträge auf:
1. Ergänzung der Zusatzbestimmung IV zu § 58 der Verkehrsordnung (Verpackung von Einstreupulver zu Düngezwecken, von schwefelsaurem Ammoniak, Superphosphaten u. s. w. in Stückgutsendungen);
2. Klarstellung der Tarifierung alter Watte (nach der Allgemeinen Stückgutklasse ohne Sperrigkeitszuschlag und nach Spezialtarif III);
3. Zulassung von Käse zur Beförderung in Privatgüterwagen;
4. Aenderung der Position „Marmormehl“, sowie der Positionen „Bimssteinmehl“, „Kalksteinmehl“ und „Quarzmehl“, „Feuersteinmehl“ des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter;
5. Ergänzung der Position „Felle und Häute“ des Spezialtarifes I;
6. Aufnahme von Flaschenhülsen aus Packpappe in die Spezialtarife I und II;
7. Ergänzung der Position „Leimleder“ des Spezialtarifes II;
8. Aufnahme von ungereinigtem Abstossfett (Gerberei-Abfallfett) in den Spezialtarif III;
9. Aenderung der Position „Abfälle, eisenoxydhaltige, der Anilinölfabrikation“ u. s. w. des Spezialtarifes III;
10. Aufnahme von kristallisiertem Barythydrat im Falle der Ausfuhr in den Spezialtarif III;
11. Aufnahme von gedörrten oder getrockneten Kartoffeln, nicht zu Speisezwecken bestimmt, in den Spezialtarif III und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter;
12. Aufnahme von Teerkoks in den Spezialtarif III;
13. Ergänzung der Positionen „Tonwaren“ der Spezialtarife II und III;
14. Versetzung von gemeinem Töpfergeschirr und Steinzeug in den Spezialtarif III;
15. Aenderung der Ziffer 6 der Position „Eisen und Stahl“ des Spezialtarifes II hinsichtlich der Frachtberechnung für Dampfkessel.

Abgelehnt wurden die Anträge auf:
1. Aufnahme von Terpentinöl in das Verzeichnis der Kesselwagengüter;
2. Aufnahme von Maniokaknollen in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter;
3. Versetzung von Lithoponweiss in die Spezialtarife II und III.

Vertagt wurden die Anträge auf:
1. Aenderung der Position „Abfälle von Wirkwaren (Trikotagen)“ des Spezialtarifes I;
2. Aufnahme der Abfälle von neuen Zeugstoffen in die Position „Lumpen“ des Spezialtarifes III;
3. anderweitige Tarifierung von Zucker und Melasse.

Von der Tagesordnung abgesetzt wurden die Anträge auf:
1. Aufnahme von Vorschriften über die Verhütung von Beschädigungen der Laderampen in den deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung A;
2. Aenderung der Frachtberechnung für Holzkisten;
3. Aufnahme von Flusssäure in den Spezialtarif I;
4. Klarstellung der Tarifierung von Rohbenzin;
5. Aenderung der Tarifierung von Bleiglanz;
6. Aufnahme einer Position „Schamottewaren aller Art“ u. s. w. in den Spezialtarif III. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutschland. (Sitzung des Bezirkseisenbahnrates für die Direktionsbezirke Hannover und Münster.) Eine Sitzung des Bezirkseisenbahnrates für die obgenannten Direktionsbezirke fand am 24. Juni 1903 in Münster i. W. statt. Aus der Tagesordnung sind ausser den regelmässigen Gegenständen unter anderem folgende Punkte erwähnenswert:

Vorlage der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover, betreffend Aufnahme von Seehafenplätzen als Versandstationen in die Ausnahmetarife für Schiffsbaueisen.

Vorlage der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover, betreffend Ausnahmetarife für Griffel, Märbel und Schiefertafeln. [„Z. d. V. D. E.-V“.]

Staatsbahn-Tiertarif. Privatbahn-Staatsbahntiertarif. Hanseatisch-Ostdeutscher Tiertarif (Aenderungen.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 wurden die Stationen der verstaatlichten Bahnen (Alt-Damm — Kolberger, Dortmund-Gronau-Enscheder, Kiel-Eckernförde-Flensburger, Marienburg-Mlawkaer, Stargard-Küstriner Eisenbahn, Ostpreussische Südbahn) für den Verkehr untereinander und mit den älteren Staatsbahnstationen in den Staatsbahntiertarif einbezogen. Zugleich wurden die Abweichungen von den Bestimmungen des Staatsbahntiertarifes aufgehoben:

im Hanseatisch-Ostdeutschen Tiertarife hinsichtlich der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn;

im Privatbahn-Staatsbahntiertarif hinsichtlich der übrigen verstaatlichten Bahnen.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern vom 1. Oktober 1896. (Einbeziehung der Station Lehrte etc.) Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1903 wurde die Station Lehrte des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Hannover mit folgenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Von	Verwaltungsbezirk	Dienstbeschränkungen (siehe Vorbemerkung Nr. 5)	Nach Bodenbach-Tetschen (Sächs. Staatsbahnen)	Dziedlitz (Direktionsbez. Kattowitz)	Eger (Sächs. Staatsbahnen)	Eger (Bayer. Staatsbahnen)	Halbstadt (Direktionsbez. Breslau)	Kattowitz*) (Direktionsbez. Kattowitz)	Mislowitz (Direktionsbez. Kattowitz)	Oberberg*) (Direktionsbez. Kattowitz)	Oświęcim (Direktionsbez. Kattowitz)
			Kilometer								
Lehrte	Hannover	—	421	779	428	428	550	732	741	737	764

Gleichzeitig wird das Artikelverzeichnis der Serie A des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Seite 4 und 5 des Nachtrages IV), wie folgt ergänzt:

a) in der letzten Zeile der Position 8 ist zwischen „Stiefel-(Absatz-) Eisen" und „rohe Beschläge für Fenster und Türen" einzuschalten:

„Hufeisen und Hufplatten";

b) der Wortlaut der Position 12 ist zu streichen und durch den folgenden zu ersetzen:

12. Achsbüchsen und Wagenachsen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B. (Einführung eines Nachtrages I.) Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1903 gelangt ein Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil I, Abteilung B, zur Einführung, durch welchen eine Aenderung der Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter nach Binnenstationen getroffen wird, Azetonrückläufe, Chlorkalziumlauge und rohe Chlormagnesiumlauge in das Verzeichnis der Kesselwagengüter aufgenommen werden und die Frachtberechnung für Reisflocken, Braunkohlenbitumen, Eisenchlorür und Salz aus Seifensiederunterlaugen geändert wird. Die Positionen „Lumpen" und „Lumpenabfälle" des Spezialtarifes III erhalten eine andere Fassung.

Druckabzüge des Nachtrages I können zum Preise von 5 Pfennig für das Stück von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preussischen Staatsbahn-Verwaltungen (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Güter- und Viehverkehr. Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). (Einbeziehung der Station Berneuchen.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 wurde die Station Berneuchen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Bromberg als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine u. s. w. des Berlin-Stettin-Nordostdeutschen Gütertarifes (I/III) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Deutschland. (Sitzung des preussischen Landeseisenbahnrates.) Eine Sitzung des preussischen Landeseisenbahnrates wurde auf den 27. Juni 1903 nach Berlin einberufen. Die Tagesordnung war folgende:

1. Tarif für Manilahanf von Bremen und Hamburg nach binnenländischen Bedarfsplätzen;
2. Tarif für Grubenholz von Oberschlesien nach dem Ruhrbezirk und den Nordseehäfen;
3. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife.

Ausserdem mehrere von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberatene, für die Beschlussfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zu den allgemeinen Tarifvorschriften u. s. w. des deutschen Eisenbahngütertarifes, betreffend:

allgemeine Tarifvorschriften für Privatgüterwagen, Tarifierung von Montagewagen für elektrische Bahnen, von Holzstoffpapier zum Bekleben von Strohpackpappen und von Papierhülsen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif. (Neue Fassung der Ziffer 6b des Rohstofftarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 erhielt das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 6b folgende Fassung:

„6 b. Prügel und Rundlinge bis zu höchstens 2·5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende (sogenanntes Schleifholz)."

Gruppenverkehr Bromberg, Danzig, Königsberg (I), Wechselverkehre der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen mit Gruppe I, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr, Binnen- und Nachbargüterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (Aenderungen infolge Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.) Infolge Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn gehen die an dieser Bahn gelegenen Stationen mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 aus dem Binnenverkehre und dem Nachbargüterverkehre mit der genannten Privatbahn in die obenbezeichneten Verkehre über.

Bis zur Durchführung der bei Berücksichtigung der Staatsbahntaxen im Gruppentarife und in den Gruppenwechseltarifen der Staatsbahnen erforderlich werdenden Tarifmassnahmen bleiben die zur Zeit bestehenden Entfernungen, Tarifsätze und sonstigen Gebühren in Kraft.

Näheres ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Aenderungen infolge Verstaatlichung der Stargard-Küstriner Eisenbahn etc.) Am 1. Juli 1903 gingen die Strecken Küstrin Vorstadt—Pyritz ausschliesslich und Glasow—Berlinchen infolge Verstaatlichung der Stargard-Küstriner Eisenbahn in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direktion Bromberg über. Die Stationen dieser Strecken werden vom gleichen Tage ab in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner und Militärbahn-Staatsbahntarif einbezogen und scheiden bezüglich dieser Verkehre aus dem Ostdeutschen Privatbahnverkehre aus. Gleichzeitig werden die im Bezirke der Eisenbahn-Direktionen Bromberg, Danzig und Königsberg bestehenden besonderen Staffelsätze für Holz und Getreide (Ostbahnstaffel) auch auf die Stationen der genannten Strecken, sowie auf die Stationen der Strecke Pyritz—Stargard i. Pomm. ausgedehnt, und treten infolgedessen ermässigte Ausnahmesätze für Holz und Getreide in dem Gruppentarife I, dem Ostdeutschen Gütertarife (I/II) und dem Berlin-Stettin-Nordostdeutschen Gütertarife (I/III) in Kraft. Im übrigen finden die im Ostdeutschen Privatbahntarif bestehenden Entfernungen und Frachtsätze bis zur Herausgabe von Nachträgen Anwendung. Soweit direkte Frachtsätze bisher nicht bestanden haben, wurden solche ab 1. Juli 1903 eingeführt.

Im Berlin-Stettin-Nordostdeutschen Gütertarif (I/III) traten ferner ab 1. Juli 1903 die Ostbahnstaffelsätze für Holz und Getreide für die Stationen der Strecke Köslin—Kolberg einschliesslich Station Kolberg Vorbahnhof, sowie ein ermässigter Satz für Dextrin u. s. w. von Soldin nach Stettin Zentralgüterbahnhof zur Ausfuhr über See in Kraft.

Ueber die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Einführung neuer Ausnahmefrachtsätze.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 kamen in den obenbezeichneten Gütertarifen zur Einführung:

a) Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle, Abfälle von Baumwolle und von Baumwollgarn, sowie
b) Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff, Holzzellstoff (Zellulose), Strohstoff und Strohzellstoff, wie in den Spezialtarifen II und III des Deutschen Eisenbahngütertarifes genannt.

Die Sätze, über deren Höhe die beteiligten Verwaltungen nähere Auskunft erteilen, finden jedoch nur auf solche Sendungen Anwendung, welche laut Frachtbriefvorschrift zur Ausfuhr nach Russland bestimmt sind.

Schlesisch - Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. (Nachtrag III.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 gelangte der Nachtrag III zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.
II. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I.
III. Ergänzungen der Kilometertafel II.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
V. Aenderungen von Stationsnamen.
VI. Aenderungen und Berichtigungen.

Durch diesen Nachtrag werden aufgehoben:

1. die im Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Gütertarife vom 1. Oktober 1896 nebst Nachträgen vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Stationen Finkenheerd, Frankfurt a. O., Fürstenberg a. O., Guben, Neuzelle und Wellmitz;
2. die im Magdeburg-Halle-Bayerischen Gütertarife nebst Nachträgen vom 1. Jänner 1897 vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Stationen Kerkwitz und Peitz Ost.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, haben diese vom 16. August 1903 ab Gültigkeit.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Oktober 1900. (Nachtrag III.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 gelangte der Nachtrag III zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderung und Ergänzung des Vorwortes.
II. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II.
V. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
VI. Aenderungen von Stationsnamen.
VII. Sonstige Aenderungen des Tarifes.

Durch diesen Nachtrag werden aufgehoben:

1. die im Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischen Verbandsgütertarife vom 1. April 1897 nebst Nachträgen vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Stationen Finkenheerd, Frankfurt a. O., Fürstenberg a. O., Guben, Neuzelle und Wellmitz;
2. die im Ost-Mittel-Südwestdeutschen Verbandsgütertarifheft 6 vom 1. Mai 1897 nebst Nachträgen vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Station Peitz Ost.

Insoweit für die vorbezeichneten Stationen im Verkehre mit gewissen württembergischen Stationen im Nachtrage keine Tarifentfernungen mehr vorgesehen sind, treten die seitherigen Tarifentfernungen ab 16. August 1903 ausser Kraft. Ausserdem haben eintretende Frachterhöhungen vom 16. August 1903 ab Gültigkeit.

Rheinisch - Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Verkehr mit der Höchst-Königsteiner Kleinbahn.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess im obigen betreff nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

„Sendungen nach den Stationen Königstein, Schneidhain, Hornau, Kelkheim, Münster i. Taunus, Niederhofheim-Oberliederbach und Unterliederbach der Höchst-Königsteiner Kleinbahn werden auf Höchst a. M. (Direktionsbezirk Frankfurt a. M.) zu den für diese Station bestehenden Frachtsätzen abgefertigt.

Für Holz der Spezialtarife II und III in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht werden jedoch die für Höchst a. M. bestehenden Frachtsätze mit Wirkung vom 15. Juni 1903 ab um 2 Pfennig für 100 kg gekürzt.

Die gleiche Frachtermässigung tritt auch in umgekehrter Richtung ein.“ (Cfr. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 72, ddo. 25. Juni 1903.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1620	k. k. österr. Staatsbahnen		Schieferthon, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken (Pos. T—17, a der Güterklassifikation)	Nürschan	Ober-Biris	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 10. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	25 Heller	23 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
1621	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz der Ausnahmetarife A und B des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Niepołomice, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	einer der in den Schnittarifen I, bezw. II, Schnittafel Ib, bezw. IIb, des in der 8. Rubrik genannten Tarifes enthaltenen deutschen Station	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für die Ausnahmetarife A und B des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes vorgeschriebenen Bestimmungen	vom 10. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. August 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Laut untenstehender Tabelle		Im Kartierungswege		Zur Ermittlung der Gesamtfrachtsätze sind die Teilfrachtsätze aus den Schnittarifen I, bezw. II, Schnittafel I b, bezw. II b, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes an die korrespondierenden Teilfrachtsätze der untenstehenden Tabelle anzustossen

Schnittarif I. Schnittafel I a.

Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif A a)	Ausnahmetarif A b)
	für 100 kg in Pfennig	
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Niepołomice		
im Verkehre nach Myslowitz	34	33
den übrigen deutschen Stationen	38	36

Schnittarif II. Schnittafel II a.

Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif B a)	b)	a) und b)
	Abteilung α		β
	für 100 kg in Pfennig		
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:			
Niepołomice			
im Verkehre nach Myslowitz	30	29	31
den übrigen deutschen Stationen	33	31	21

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1622	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Olein	Schreckenstein Schichtwerke	Lindau transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 15. Juli 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 507 Centimes b) 408 „		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze finden nur Anwendung auf Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, welche zollamtlich zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet behandelt sind und in dasselbe nicht mehr zurückkehren
1623	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus etc. des Ausnahmetarifes Nr. 4, Serie C, des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Schönbrunn, Zauchtl; Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	den in Schnittarif-Tabelle, Abteilung B, des Ausnahmetarifes Nr. 4 bezeichneten Stationen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der sonstigen für den Ausnahmetarif Nr. 4, Serie C, des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes vorgeschriebenen Bestimmungen	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Direkter Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Mai 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Der Schnittarif-Tabelle, Abteilung A 291 Centimes		Im Kartierungswege		Zur Ermittlung der Gesamtfrachtsätze sind die Teilfrachtsätze der Schnittarif-Tabelle, Abteilung B, des Ausnahmetarifes Nr. 4, Serie C, des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes an den in Rubrik 10 angegebenen Teilfrachtsatz der Schnittarif-Tabelle Abteilung A, anzustossen
1624	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Absdorf-Hippersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahn Absdorf-Hippersdorf—Stockerau bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche auf die Bauunternehmung, Bauleitung oder auf die Verwaltung dieser Eisenbahn als Empfängerin lauten	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche von der Empfängerin bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien zu bewirken ist. — Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe bereits eine Rückvergütung geleistet worden ist, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1625	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. des Teiles II, Heft 3, des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Neu-Sandec Nowemiasto	den in den Schnittafeln I b, II b, III b des Ausnahmetarifes A bezeichneten Stationen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der sonstigen für diese Ausnahmetarife des Teiles II, Heft 3, des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes vorgeschriebenen Bestimmungen	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. August 1899	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe umstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Zur Ermittlung der Gesamtfrachtsätze sind die Teilfrachtsätze aus den Schnittafeln I a, II a, III a des Ausnahmetarifes A an die korrespondierenden Teilfrachtsätze der Schnittafeln I b, II b, III b anzustossen, wobei der sich ergebende niedrigste Gesamtfrachtsatz zur Frachtberechnung verwendet wird
				und umgekehrt										
				den in den Schnittafeln I a, II a, III a des Ausnahmetarifes A bezeichneten Stationen	Zabrze-Koksanstalt									
				und umgekehrt										
				Neu-Sandec Nowemiasto	Myslowitz									
				und umgekehrt										
				Neu-Sandec Nowemiasto	den in der Schnittafel IV b des Ausnahmetarifes B bezeichneten Stationen									Zur Ermittlung der Gesamtfrachtsätze sind die Teilfrachtsätze der Schnittafel IV a an die Teilfrachtsätze der Schnittafel IV b anzustossen
				und umgekehrt										
				den in der Schnittafel IV a des Ausnahmetarifes B bezeichneten Stationen	Zabrze-Koksanstalt									

Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif A für Getreide u. s. w.		
	Schnittafel		
	I a	II a	III a
	Für 100 kg in Pfennig		
Neu-Sandec	97	246	104
Nowemiasto	128	296	145

Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif A, Getreide u. s. w.				
	Schnittafel				
	I b			II b	III b
	für den Verkehr mit				
	Bielitz Czechowitz K.F.N.B.	Milówka	den übrigen galizischen Stationen		
	Für 100 kg in Pfennig				
Stationen der deutschen Bahnen					
Zabrze Koksanstalt	37	37	20	—	—

Zwischen und	Ausnahmetarif A, Getreide u. s. w.
	Myslowitz
	Für 100 kg in Pfennig
1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	
Neu-Sandec	101
Nowemiasto	133

Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif B, Kleie u. s. w.
	Schnittafel IV a
	Für 100 kg in Pfennig
1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	
Neu-Sandec	92
Nowemiasto	123

Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif B, Kleie u. s. w.	
	Schnittafel IV b	
	im Verkehre mit	
	Bielitz, Czechowitz, Milówka	den übrigen galizischen Stationen
	Für 100 kg in Pfennig	
Stationen der deutschen Bahnen		
Zabrze Koksanstalt	24	15

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1626	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahnen Karlsbad-Johanngeorgenstadt und Marienbad-Karlsbad	Papierschlamm, Papierfangstoff und Zeugfangstoff	Hochofen	Lochowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 10. Juli 1903 bis auf **Widerruf**, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	109 Heller	81 Heller	28 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Francs Gold für 1000 kg					
1627	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	1. Häute, behaarte, von Rindern, Büffeln, Pferden, Kühen und Kälbern, sowie rohe Schaffelle ohne Wolle, roh, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt; 2. Felle und Häute, andere, roh, gesalzen oder getrocknet, in verschpürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen)	Budapest deli v. Budapest-Angyalföld Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-fővár. közrak. Budapest-Józsefváros Budapest-Kelenföld Budapest-kiterö Budapest-Lipótváros Budapest-nyug. p. u.	Paris La Villette-Douane	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Teil I, Abteilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Teil I, Abteilung B, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Gütertarif, Teil V, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1890	a) 109·35 b) 99·75	ad 1: a) 94·40 b) 89·30 ad 2: a) 109·35 b) 99·75	a) 14·95 b) 10·45	Im Kartierungswege		
					Paris Reuilly				a) 109·35 b) 99·75	ad 1: a) 95·10 b) 90 00 ad 2: a) 109·35 b) 99·75	a) 14·25 b) 9·75			
				Barcs	Paris La Villette-Douane				a) — b) 98·35	ad 1: a) 98·35 b) 95·55 ad 2: a) 98·35 b) 98·35	a) — b) 2·80			
					Paris Reuilly				a) — b) 98·35	ad 1: a) 98·35 b) 96·25 ad 2: a) 98·35 b) 98·35	a) — b) 2·10			
				Sziszek	Paris (La Villette-Douane und Reuilly)					ad 1 u. 2: a) 96·30 b) 96·30				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1628	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Maschinen laut Nomenklatur auf Seite 4, sub II. 1. A), des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Augsburg	Brody (Bhf.) trans.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von: a) unter 5000 kg b) mindestens 5.000 kg c) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 16. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Juni 1899	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Pfennig a) 408 b) 338 c) 288		Im Kartierungswege		
				Nürnberg Zentralbhf.						a) 384 b) 319 c) 271				
				Nürnberg Ostbhf.						a) 384 b) 319 c) 271				
				Nürnberg Rangierbhf.						a) 386 b) 320 c) 272				
1629	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Smichow (k.k.St.B.)	Sittowa-Haje	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1899	205	Heller a) 176	29	Im Kartierungswege		
									177	b) 150	27			
			Leer retourgehende Bierfässer unter 8 Hektoliter Gehalt	Sittowa-Haje	Smichow (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg; Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			177	97	80			
1630	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Mähr.-Neustadt k.k.St.B.	Auscha A.T.E.	Aufgabe in beliebigen Mengen, Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 534		Im Kartierungswege		
					Auscha Gr.P.W.A.					534				
					Castolowitz Oe.N.W.B.					204				
					Dombrau Ks.Od.					220				
					Josefsthal-Kosmanos B.N.B.					411				
					Königstadtl k.k.St.B.					324				
					Konitz k.k.St.B.					118				
					Kopidlno B.C.B.					400				
					Rosenthal-Johannesthal A.T.E.					488				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1631	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Maschinelle Einrichtungsgegenstände (circa 33.000 kg)	Lemberg	Żółkiew	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI, sowie der für die Ausnahmetarife gültigen allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Einrichtung einer Brennerei in Błyszczywody bei Żółkiew bestimmt sein	vom 2. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlass von den ungekürzten Frachtsätzen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt C, 2, enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabellen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirken ist	
1632	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kupfer a) Im Kartierungswege b) Im Rückvergütungswege	**Dresden-Elbkai** **Schönpriesen-Umschlag** **Aussig-Landungsplatz** **Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz**	Reichraming	**Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen**	**14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903**	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901		Pfennig a) 269 b) 226 a) 217*) b) 174*) a) 225 b) 184 a) 222*) b) 179*)		a) Im Kartierungswege. b) Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als **Aufgeber** lautenden Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck, und der Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz. ad b) Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
47	**Nr. 119 vom 18. Oktober 1902**	2038	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft**	**Malz bei Aufgabe als Frachtgut**	**den in der Tabelle angeführten Eisenbahnstationen**	**allen ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	**Mit Gültigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publikation wird die Station „Neutitschein" in die Gruppe A unter „4. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn" einbezogen. Gleichzeitig wird als neuer Punkt „19" die „Lokalbahn Zauchtel-Neutitschein" mit der Stat on „Neutitschein" angereiht**	
48	**Nr. 119 vom 18. Oktober 1902**	2038	**K. k. österr. Staatsbahnen**	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft**	**Malz bei Aufgabe als Frachtgut**	**den in der Tabelle aufgeführten Eisenbahnstationen**	**allen ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Mit Gültigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publikation ist die Station „Josefstadt-Jaroměř" in **Gruppe B unter 5 zu streichen** und in **Gruppe A** unter „5. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn" **einzustellen**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 77. **Wien, 9. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Juli 1903, Z. 30.796, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Das Eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abteilung, in Bern hat dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport daselbst unterm 1. Juli 1903 die Mitteilung gemacht, dass die Teilstrecke Thusis—Celerina der Rätischen Bahn am genannten Tage dem Betriebe übergeben worden ist. An dieser 59·120 km langen Strecke liegen folgende Stationen: Thusis, Sils, Solis, Tiefenkastel, Surava, Alvaneu, Filisur, Stuls, Bergün, Preda, Spinas, Bevers, Samaden und Celerina (letztere Station vorläufig nur Personen- und Gepäcksverkehr).

Die Rätische Bahn ist bereits unter Ziffer 17 der von schweizerischen Verwaltungen betriebenen Bahnen und Bahnstrecken in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet (VIII. Ausgabe vom 1. Jänner 1903), aufgenommen. Eine Aenderung der Liste ist daher infolge des Hinzutrittes der neueröffneten Linie nicht erforderlich.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 3. Juli 1903 Kenntnis gegeben.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Juli 1903, Z. 30.797, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Mit Schreiben vom 7. Juni 1903 a. St. hat die Administration der Eisenbahnen im Ministerium für Verkehrswege in St. Petersburg dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass die Bahnstrecke Warschau—Kalisch der Warschau-Wiener Eisenbahn am 7. Juni 1903 dem öffentlichen Betriebe übergeben und dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Da die Warschau-Wiener Eisenbahn dem gedachten Uebereinkommen bereits angehört (Liste der Eisenbahnstrecken, Russland B 19), ist eine Aenderung der Liste nicht erforderlich.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 30. Juni 1903 Kenntnis gegeben.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Mai 1903.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Mai 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. Mai 1903	verbleiben im Baue am 1. Juni 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
A. Teilstrecke Lemberg—Sambor	76·8	—	—
1. Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
2. km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
3. km 10·821—76·054 (Sambor)	—	66·0	66·0
B. Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn: Teilstrecke Schwarzach - St. Veit—Gastein km 0·780—30·371	29·7	29·7	29·7
Karawanken- und Wocheiner Bahn: Teilstrecke der Wocheiner Bahn: Podbrdo—Görz—St. Peter km 35·550 bis km 92·850 samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	57·7	—	57·7
Pyhrnbahn	—	—	—
Rakonitz-Laun	44·5	—	44·5
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg	—	—	—
Linie Wien—Eger: Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	17·7	17·7
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux: Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen: Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Drittes Geleise in der Strecke Beraun—Königshof	3·2	—	3·2
Linie Gmünd-Prag: Zweites Geleise in der Strecke Cerčan—Ričan	20·9	20·9	20 9
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Linie Brünn—Pardubitz: Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn: Linie Prag—Komotau: Zweites Geleise in der Strecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen	384·8	270·8	376·2

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. Mai 1903	verbleiben im Baue am 1. Juni 1903
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Neumarkt-Suchahora	21·3	21·3	21·3
Kaadner Lokalbahnen: Strecke Kaaden—Willomitz	19·7	19·7	19·7
Tabor-Bechin	23·7	23·7	23·7
Swětla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	21·1	22·1
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15·0
Piła—Jaworzno: Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	3·8	3·8
Mendelbahn			
a) Adhäsionsstrecke	2·0	2·0	2·0
b) Seilstrecke	2·4	2·4	2·4
Grobelno — Rohitsch - Sauerbrunn — Landesgrenze	35·0	35·0	35·0
Przeworsk-Bachorz	43·8	43·8	43·8
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	11·4	11·4	11·4
Janow-Jaworów	31·3	31·3	31·3
Elektrische Strassenbahnen in Graz	1·0	1·0	1·0
Elektrische Strassenbahnen in Wien	6·2	6·2	6·2
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	405·8	405·8	405·8

Es sind sonach durch den Baubeginn der Teilstrecke der Wocheiner Bahn Podbrdo—Görz—St. Peter samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz 57·7 km, dann der Lokalbahn Rakonitz-Laun 44·5 km und durch den Beginn der Legung des dritten Geleises in der Strecke Beraun—Königshof der Linie Prag—Pilsen der k. k. österr. Staatsbahnen 3·2 km, somit 105·4 km Hauptbahnen zugewachsen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Mai 1903 an Hauptbahnlinien 376·2 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 405·8 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass das zweite Geleise in der Strecke Ziersdorf—Limberg-Maissau der Linie Wien—Eger der k. k. österr. Staatsbahnen, seit 4. April 1903 eröffnet ist; ferner dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 31. Mai 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 638·7 m und fertige Tunnelmauerung 44 m (gegen 626 m und 32 m im Vormonate) und Südseite 473·5 m (gegen 454·6 m im Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 1864·5 m und fertige Tunnelmauerung 770 m (gegen 1694·4 m und 647 m im Vormonate) und Südseite 1512 m und fertige Tunnelmauerung 815 m (gegen 1441·8 m und 760 m im Vormonate); ferner beim Wocheiner Tunnel Nordseite 1966·7 m und fertige Tunnelmauerung 1484 m (gegen 1902·1 m und 1384 m im Vormonate) und Südseite 1737·8 m und fertige Tunnelmauerung 607 m (gegen 1604·7 m und 531 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 1025 m und fertige Tunnelmauerung 48 m (gegen 984·8 m und 16 m im Vormonate) und Südseite 677·7 m und fertige Tunnelmauerung 48 m (gegen 639·3 m und 20 m im Vormonate). Die Installationsbauten sind beim Karawanken- und Wocheiner Tunnel fertig und werden beim Tauern- und Bossrucktunnel fortgesetzt.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

5. Juli. In der Strecke Mikuliczyn—Tartarów der Linie Stanislau—Körösmezö wurde der Personenverkehr mittels Umsteigen der Reisenden und Uebertragen der Post und des Gepäckes wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

4. Juli. In der Strecke Piski—Szászváros wurde wegen Dammrutschung der Güterverkehr eingestellt. Der Personen-, Gepäcks-, Post- und Eilgutverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen von Kolli bis zu 50 kg aufrechterhalten.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe ermässigter Tour- und Retourkarten zwischen Wien [via Marchegg] und der Hohen Tátra.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof) via Marchegg und den Kur- und Badeorten im Gebiete der Hohen Tátra bis Ende September 1903 ermässigte Tour- und Retour-, bezw. Rundreisekarten mit 45tägiger Gültigkeit zur Ausgabe gelangen, welche in einer der beiden Richtungen auch für die Fahrt über Budapest Gültigkeit haben.

— (Zirkularerlass, betreffend die sorgfältige Behandlung von Wagenplachen ohne Unterschied der Provenienz.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat in einem an ihre sämtlichen Stationen gerichteten Zirkularerlasse diesen die sorgfältige Behandlung von Wagenplachen strengstens vorgeschrieben. Nassgewordene Plachen dürfen erst nach vollständig erfolgter Trocknung zusammengelegt werden, ferner ist das Zusammenheften mehrerer Plachen und deren Befestigung an die Wagen mit Eisendraht verboten.

— (Einleitung beschleunigter Sonderzüge für den Transport von Lebensmitteln nach dem Auslande.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat einem mit der in jüngster Zeit gegründeten Firma „Sonderzugs-Bureau Schenker & Comp., W. Hoffmann, E. Kohn und Mittler“ getroffenen Uebereinkommen zufolge die reguläre und fahrplanmässige Einleitung von beschleunigten Gütersonderzügen ausschliesslich für den Exportverkehr von Lebensmitteln, dem Verderben unterliegenden Gütern, lebendem Geflügel etc. beschlossen. Diese Sonderzüge werden vorerst wöchentlich zweimal, und zwar Mittwoch und Samstag, beginnend mit 11. Juli 1903, von Budapest via Oderberg nach Berlin, Dresden, Chemnitz, Leipzig, Stettin, Halle, Kassel, Hannover, Magdeburg, Bremen, Hamburg, Frankfurt a. O. etc. in Verkehr gesetzt werden und mit Personenzugs-Geschwindigkeit, ohne jedweden unnötigen Aufenthalt, durchlaufend verkehren. Das Bureau errichtet gleichzeitig eine eigene Expositur in Oderberg, welche berufen sein wird, bei der an der deutschen Grenze erfolgenden zollamtlichen und veterinärpolizeilichen Abfertigung die Interessen der Exporteure zu wahren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung eines Automobilverkehres im Bereiche der Linie Zsolna [Sillein] — Rajecz.) Die Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat im Bereiche ihrer 21 km langen Linie Zsolna—Rajecz-fürdö (Kur- und Badeort)—Rajecz den fahrplanmässigen Verkehr von Automobilwagen eingerichtet, welcher nach erfolgter technisch-polizeilicher Kommissionierung bereits aufgenommen wurde. Eine weitere Ausdehnung dieses Motorenbetriebes ist bevorstehend.

Ausland.

Preussen. (Bestimmung des Umfanges des Handreisegepäckes.) Wie die „H. N.“ mitteilen, beabsichtigt die preussische Eisenbahnverwaltung in den Wartesälen und auf den Bahnsteigen an geeigneter Stelle einen Strich anzubringen, mit dessen Hilfe die Schaffner feststellen können, ob das Handreisegepäck der Reisenden einen bestimmten Umfang übersteigt. Wenn dies der Fall ist, sollen die Reisenden verhalten werden, das Gepäck als Passagiergut aufzugeben.

— (Uebergang der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den Betrieb der Preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Am 1. Juli ist die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den Betrieb der Preussisch-hessischen Staatsbahnen übergegangen.

Russland. (Eisenbahnprojekte.) Die kaiserlich russische Regierung hat im Interesse der Schaffung weiterer Anschlüsse ihres europäischen Eisenbahnnetzes an jenes Sibiriens, sowie zur Ergänzung des ersteren im äussersten Norden den Ausbau folgender Linien als erstklassige Eisenbahnen beschlossen, und zwar:

1. von Petersburg über Wologda, Wiatka, Perm, Krasnosims, Jekatarinoslawa und weiterhin auf asiatischem Gebiete über Tobolsk zum Anschlusse an die Transsibirische Eisenbahn bei Kurgan; durch diese circa 2000 Werst lange Transversallinie soll Petersburg mit Vermeidung des bedeutenden Umweges über Moskau mit der Transsibirischen Eisenbahn verbunden werden.

2. Die Verlängerung der von Moskau aus bereits über Jaroslaw bis Wologda am Kobinskoe See führenden Linie von dort aus über Welsk und weiterhin längs der Dwina bis Archangel am Weissen Meere. Diese Linie wird in Jaroslaw Anschluss an die Linie 1 finden und das Weisse Meer, bezw. den äussersten Norden des europäischen Russlands sowohl mit dem Schwarzen Meere und dem Kaspischen See, als auch von Moskau aus mit der bereits bestehenden und von Jaroslaw aus mit der neu zu erbauenden Anschlussbahn die transsibirische Hauptlinie verbinden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendung stehenden k. k. Statthaltereisekretär Dr. Franz Horak zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft „Místní dráha Brandýs n/Laben-Neratovice“ ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Juni 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Juni 1903	Eingelagert (vom ersten bis letzten Juni)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten Juni)	Stand am letzten Juni 1903
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	64.408	27.265	31.563	60.110
Darunter wichtige Waren:				
Eisen	4.386	499	910	3.975
Feigen	6.180	509	1.629	5.060
Kaffee	8.179	1.607	1.253	8.533
Wein	6.155	992	1.366	5.781
Zucker	11.575	11.779	13.075	10.279
Diverse	27.933	11.879	13.330	26.482
Assekuranzwert . . K	5,122.783	2,473.278	2,506.321	5,089.740

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 23 Arbeitstagen 256.000 kg. Assekuranzwert von K 217.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten Juni)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten Juni)	Stand am letzten Juni 1903
Lagerscheine:				
Stück	13	—	—	13
Versicherungswert . K	45.650	—	—	45.650
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Juni 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Juni 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juni 1903
		vom ersten bis letzten Juni		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	11.254	9.780	5.508	15.526
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	2 192	—	—	2.192
Hafer	3.299	3.838	1.087	6.050
Roggen	—	1.429	1.325	104
Mais	337	3.790	2.193	1.934
Diverse	5.426	723	903	5.246
Gerste	—	—	—	—
Reps	—	—	—	—
Assekuranzwert . . K	157.355	134.020	82.330	209.045

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juni 1903
		vom ersten bis letzten Juni		
Lagerscheine:				
Stück	2	2	—	4
Versicherungswert . . K	21.800	22.140	—	43.940
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 23 Arbeitstagen 66.479 kg, Assekuranzwert von K 9406.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	Juni 1903 Lagerstand	Juni 1903 Eingelagert	Juni 1903 Ausgelagert	Juni 1903 Lagerstand	Juni 1902 Lagerstand	Juni 1902 Eingelagert	Juni 1902 Ausgelagert	Juni 1902 Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt	139.253	164.341	179.508	124.086	172.177	220.426	261.407	131.196
Darunter:								
Weizen	12.740	19.020	19.043	12.717	2.585	63.123	61.997	3.711
Roggen	7.250	18.521	22.526	3.245	29.553	10.567	28.326	11.794
Gerste	11.765	2.801	7.390	7.176	8.056	2.870	1.789	9.137
Hafer	36.783	52.094	60.696	28.181	47.264	18.608	43.092	22.780
Mais	13.662	42.761	38.546	17.877	41.766	109.846	104.952	46.660
Hirse	3.612	—	747	2.865	6.923	200	1.852	5.271
Bohnen	758	226	277	707	4.392	374	646	4.120
Erbsen	2.412	249	441	2.220	323	214	514	23
Malz	822	400	551	671	406	588	471	523
Reps	1.215	9	127	1.097	389	—	151	238
Hanfsamen	934	99	353	680	686	102	376	412
Wicken	6.178	815	931	6.062	2.073	1.122	776	2.419
Mehl	9.740	20.379	18.859	11.260	1.129	5.816	5.140	1.805
Kleie	3.393	256	1.443	2.206	1.705	1.125	1.008	1.822
	111.264	157.630	171.930	96.964	147 250	214.555	251.090	110.715
Spiritus	5.030	1.064	—	6.094	4.728	—	—	4.728
Zucker	—	—	—	—	5.091	305	1.265	4.131
Wein	2.330	449	462	2.317	2.232	758	633	2.357
Oele und Fette	1.667	49	174	1.542	748	516	391	873
Sonstige Waren	18.962	5.149	6.942	17.169*	12.128	4.292	8.028	8.392
Mittlere Tagesbewegung	14.950 Meterzentner				19.273 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	2,832.230	1,141.140	1,245.950	2,727.420	2,944.160	997.150	1,632.990	2,308.320

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Juni 1903 Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Juni 1902 Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	26	2	6	22	32	6	13	25
Versicherungswert . . . K	225.400·—	66.200·—	77.200·—	214.400·—	482.550·—	82.800·—	164.000·—	401.350·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	2	—	—	2
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	3.400·—	—	—	3.400·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	2.600·—	—	—	2.600·—

*) Darunter 4161 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung der Dienstanweisung Nr. 3 zu Teil II, Heft 1, und Teil III.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903, insoweit Frachterhöhungen eintreten mit Gültigkeit vom 15. August 1903, tritt die Dienstanweisung Nr. 3 in Kraft.

A. Die Dienstanweisung zu Teil II, Heft 1, enthält:

1. Aenderung der Zuschlagstaxen für Braila Dock/Hafen und Galaţi Dock;
2. Aufnahme der Stationen Schönbrunn (K.F.N.B.), Pilsenetz (k.k.St.B.), „Dangeni" und Curtea de Arges in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen);
3. Berichtigung der Besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen);
4. Berichtigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Maschinen etc.) im Verkehre mit Hracholusk etc.;
5. Aufnahme des Artikels Holzschachteln in Papier- oder Pappenumhüllung in Ausnahmetarif Nr. 7 A;
6. Aufnahme der Station „Itzkany" (k.k.St.B.) in den Ausnahmetarif 37 (Nüsse);
7. Ergänzung des Kilometerzeigers;
8. Anweisung, betreffend die Ausfertigung von Zollerklärungen bei Sendungen, welche Rumänien transitieren;
9. Vorschrift, betreffend Angabe der Stückzahl bei Häutesendungen;
10. Bestimmungen für den Verkehr mit Braila Hafen, Galaţi Dock und Constanta Hafen und
11. sonstige Druckfehlerberichtigungen.

B. Dienstanweisung Nr. 3 zu Teil III enthält:

1. Aenderung der Zuschlagstaxen für Braila Dock/Hafen und Galaţi Dock;
2. Anweisung, betreffend die Ausfertigung von Zollerklärungen bei Sendungen, welche Rumänien transitieren;
3. Bestimmungen für den Verkehr mit Braila Hafen, Galaţi Dock und Constanta Hafen (Port).

Exemplare dieser Dienstanweisung können bei den Verwaltungen der Endbahnen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 6. Juli 1903. [682]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. (Erstreckung des Gültigkeitstermines des Nachtrages I.) Der vom 1. November 1902 bis 30. April 1903 gültige Nachtrag I zum Gütertarife für den direkten Verkehr zwischen Alt-Münsterol trs., Genf trs. u. s. w. einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staats- u. s. w. Bahnen anderseits vom 1. Juni 1900 bleibt vorläufig bis zum 31. Dezember 1903 in Kraft. Infolgedessen werden auch die bereits veröffentlichten Frachtermässigungen vorläufig bis zum 31. Dezember 1903 im Verkehre über Alt-Münsterol weitergewährt.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Ergänzung der Anlage V vom 1. Juni 1899.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1903 an wird die Ziffer XXVI der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement durch Aufnahme eines dritten Alineas folgenden Inhaltes ergänzt:

„Bleischlamm (Niederschlag aus elektrischen Akkumulatoren-Batterien) wird nur in dicht verschlossenen Gefässen (Kübeln etc.) zum Transporte angenommen."

— (Ergänzung der Anlage V vom 1. Juni 1899.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1903 wird folgende neue Ziffer XV b in die Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Jänner 1894 aufgenommen:

XV b.

„Geladene und gefüllte elektrische Akkumulatoren werden nur unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Jede einzelne Akkumulatorenkiste muss mit einer leicht sichtbaren Aufschrift „Vorsicht! Oben! Nicht stürzen!" versehen sein;
2. bei Aufgabe zum Transporte in gewöhnlicher Fracht darf das Bruttogewicht des einzelnen Kollo 150 kg und bei Aufgabe zum Transporte in Eilfracht 100 kg nicht übersteigen;
3. die Akkumulatorenkisten müssen auf zwei Seiten mit starken Handhaben versehen sein;
4. an den Akkumulatorenkisten vorstehende Kontakte müssen derart isoliert sein, dass eine Berührung mit Metallteilen der Wagen selbst oder anderen Gegenständen verunmöglicht wird."

Gleichzeitig wird das alphabetische Verzeichnis der in der Anlage V benannten Güter wie folgt ergänzt:

1. Unter dem Buchstaben „A" wird nach „Aetzlauge etc." nachgetragen:
   „Akkumulatoren, elektrische, geladen und gefüllt . . . . XV b";
2. unter dem Buchstaben „E" wird nach „Eisenspäne, gefettet" nachgetragen:
   „Elektrische Akkumulatoren, geladen und gefüllt . . . . XV b".

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Teschendorf (Kreis Dramburg), Klebow, Gersdorf, Bramstädt und Alt-Hütten der Neubaustrecke Falkenberg i. Pm. — Polzin des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Stettin in den obgenannten Verkehr einbezogen. Die neuen Stationen erhalten die Frachtsätze der Station Ziezeneff, auch werden die Frachtsätze der Stationen Redel, Lutzig und Polzin des Direktionsbezirkes Stettin auf die Höhe der Frachtsätze der Station Ziezeneff ermässigt.

— (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 wurden nach einzelnen Stationen des Direktionsbezirkes Stettin und der ehemaligen Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn ermässigte Frachtsätze eingeführt, über deren Höhe die beteiligten Dienststellen Auskunft erteilen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Gütertarif. (Nachtrag III.) Am 1. Juli 1903 trat zum obgenannten Gütertarife der Nachtrag III in Kraft. Er enthält: Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Alt-Hütten, Bornim-Grube, Bramstädt, Bredow (Osthavelland), Gersdorf, Heinrichsdorf i. Pm., Klebow, Pastitz, Priort, Satzkorn, Teschendorf und Wüstenfelde der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Stettin, verschiedene, zum Teil bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, ferner Bestimmungen, wonach die Stationen Crampas-Sassnitz, Lauterbach (Rügen), Neddemin und Rakow aus dem Ausnahmetarife 9 für Eisen und Stahl u. s. w. und die Stationen Grabow a. O., Kratzwiek, Vulkan-Bredow und Züllchow aus dem Ausnahmetarife E[2] für Eisen und Stahl u. s. w. zur überseeischen Ausfuhr als Empfangsstationen ausscheiden. Die hiermit verbundenen Frachterhöhungen treten erst am 15. August 1903 in Wirksamkeit. Abdrücke dieses Nachtrages sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu haben.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Einführung des Nachtrages VIII zum Tarifhefte, Teil II.) Am 1. Juli 1903 wurde u. a. eingeführt:

Der Nachtrag VIII zum Tarifhefte „Teil II", enthaltend u. a. Ausdehnung der auf den Preussisch - hessischen Staatsbahnen bestehenden ermässigten Frachtberechnung für Langholz und Langeisen auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen auf den direkten Verkehr mit der Badischen Staatseisenbahn, den Pfälzischen Eisenbahnen und der Station Basel.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Hefte 7.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ist der Nachtrag I zum Hefte 7 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes (Verkehr Baden—Saarbrücken) vom 1. Juni 1902 ausgegeben worden.

Der Nachtrag enthält in der Hauptsache Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Herthen, Kleinkems, Neckarbischofsheim Hauptbahn transit und Thalhaus der Gr. Badischen Staatseisenbahnen und für die Stationen Clotten und Ponten-Besseringen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken. Ausserdem sind die badischen Stationen der Main - Neckarbahn Friedrichsfeld M. N. B., Grosssachsen-Heddesheim, Hemsbach, Ladenburg, Laudenbach M. N. B. und Weinheim Hauptbahnhof in das Tarifheft 7 übernommen worden. Die für diese Stationen im Gütertarife Saarbrücken-Main-Neckarbahn vom 1. Jänner 1897 enthaltenen Frachtsätze und Entfernungen traten am 1. Juli 1903 ausser Kraft. Die Entfernungen für die Stationen Herthen und Thalhaus gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Deutsch - Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Berichtigung.) Auf Seite 6 des am 1. Mai 1903 ausgegebenen Nachtrages I zum Teile II B vom 1. Februar 1902 ist in der letzten Zeile der am Fusse befindlichen Anmerkung die Zahl 30 in **60** abzuändern.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Bau-Ausschreibung.

Auf der Teilstrecke Klagenfurt—Rosenbachthal der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest ist die Ausführung des Unterbaues, der Beschotterung und Oberbaulegung, des Hochbaues, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen, sowie die Lieferung der Grenzsteine im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Vergütung von Einheits- und Pauschalpreisen, welche der Anbotsteller selbst in die Preisverzeichnisse einzusetzen hat.

Die vorbezeichnete Teilstrecke ist in fünf Baulose eingeteilt, und zwar:

Baulos 1 B, von St. Ruprecht bis Rotschützen, zwischen km 2·600 und km 6·000, circa 3·400 km lang;

Baulos 2, von Rotschützen bis Hollenburg, zwischen km 6·000 und km 12·022, circa 6·022 km lang;

Baulos 3, von Hollenburg bis Feistritz im Rosentale, zwischen km 12·022 und km 18·300, circa 6·278 km lang;

Baulos 4, von Feistritz bis Maria-Elend, zwischen km 18·300 und km 24·700, circa 6·400 km lang;

Baulos 5, von Maria-Elend bis Friesnitz, zwischen km 24·700 und km 29·827, circa 5·127 km lang.

Die Vollendungsfristen sind derart festgesetzt, dass mit der Aufstellung der eisernen Tragwerke für die Draubrücke im Baulose 3 und die Brücke über die Rosenbachschlucht im Baulose 5 ab 1. Oktober 1904, bei allen übrigen Unterbauobjekten mit eisernem Ueberbau ab 1. März 1905 begonnen werden und ab 1. Juni 1905 die Montierung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen unbehindert erfolgen kann, dass ferner vom 15. August 1905 an durchlaufende Materialzüge verkehren und ab 1. September 1905 sämtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden können, und dass vom 1. Oktober 1905 an die Betriebseröffnung anstandslos erfolgen kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten, als: Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Angebotsformular, Preisverzeichnis, Bedingnisse und die sonstigen Beilagen des Angebotes sind bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, und bei der Eisenbahn-Bauleitung in Klagenfurt einzusehen.

Diese Drucksorten und die Typenpläne für Hochbauten können bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahnbehörden käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot in betreff des Baues der Teilstrecke Klagenfurt—Rosenbachthal der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest" bis spätestens **4. August 1903, 12 Uhr mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, zu überreichen. Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 20. August 1903 im Worte zu bleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der in dem Verzeichnisse der herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen (Beilage F des Angebotes) von dem Anbotsteller selbst ermittelten Bausumme.

Dasselbe ist vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptkassa der österr. Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstrasse 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis spätestens 4. August 1903, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen die vom Anbotsteller ordnungsmässig ausgefüllten und unterzeichneten Preisverzeichnisse (Beilage E), sowie die Verzeichnisse der Arbeitsmengen für die Hochbauten (Beilage O) nicht beigeschlossen sind, ferner solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Aenderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im Juli 1903.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1633	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes a (Getreide u. s. w.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Rositz-Seslawek (k.k.St.B.)		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. März 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig		Im Kartierungswege		
					Dresden-Altstadt					167				
					Dresden-Friedrichstadt					170				
					Dresden-Neustadt					171				
				Hödnitz (St.E.G.)	1. Sächsische Binnenstationen									
					Bautzen					207				
					Chemnitz					333				
					Dresden-Altstadt					197				
					Dresden-Friedrichstadt					200				
					Dresden-Neustadt					201				
					Löbau					205				
					Oelsnitz i. V.					212				
					Pirna					189				
					Plauen i. V. (ob. Bhf.)					221				
					Plauen i. V. (unt. Bhf.)					220				
					Reichenbach i. V. (ob. Bhf.)					235				
					Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)					236				
					Riesa					223				
					Röderau					222				
					Zeulenroda					237				
					Zwickau i. S.					242				
					2. Sächsisch-preussische Wettbewerbsstationen									
					Gera (Reuss) (Sächs. St.B.)					246				
					Gera (Reuss) (Preuss. St.B.)					246				
					Leipzig (Bayer. Bhf.)					255				
					Leipzig (Dresd. Bhf.)					253				
					Leipzig-Stötteritz					255				
					Leipzig (Berl. Bhf.)					253				
					Leipzig (Eilenb. Bhf.)					253				
					Leipzig (Magdeb. Bhf.)					253				
					Leipzig (Thür. Bhf.)					253				
					Leipzig-Eutritzsch					253				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1634	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Pohrlitz	Mödritz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	33 Heller	28 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
1635	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien	Bodenbach St.E.G. Halbstadt St.E.G.	Brünn St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Erweiterung einer chemischen Fabrik in Brünn bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Verschieden		25 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der St.E.G., sowie des Anhanges zu demselben	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904	
1636	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Steine 1) in Position 8—55—a, 2) „ „ 8—55—b, 3) „ „ 8—55—c der Güterklassifikation, Tarif, Teil I, gehörend	Szt. Margit-Ruszt	Simmering St.E.G.	ad 1) und 2) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. ad 3) Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. ad 1) bis 3) Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad 1) 33 Heller ad 2) 36 „ ad 3) 53 „		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1637									Heller inklus. ungar. Transportsteuer		Heller			
	Südbahn-Gesellschaft		Tabak, roh, und zwar Tabakblätter, unbearbeitete, Tabakschrot	Budapest S.B. transit	Divača (für Rovigno)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 5000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür.	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, Teil II	356	241 1)	115	Im Kartierungswege		
					Klagenfurt S.B.				313	297 1)	16			
					Laibach S.B.				313	256 1)	57			
					Roveredo (für Sacco)				—	— 1)	—			
					Roveredo (für Sacco)				474	462 2)	12			
					Divača (für Rovigno)				356	252 3)	104			
					Laibach S.B.				313	269 3)	44			
					Roveredo (für Sacco)				—	— 3)	—			
					Laibach S.B.				313	289 4)	24			
					Divača (für Rovigno)				356	262 5)	94			
					Klagenfurt S.B.				313	311 5)	2			
					Laibach S.B.				313	276 5)	37			
					Divača (für Rovigno)				356	252 6)	104			
					Roveredo (für Sacco)				—	— 6)	—			
					Laibach S.B.				313	261 7)	52			
					Divača (für Rovigno)				356	244 8)	112			
					Divača (für Rovigno)				356	261 9)	95			
					Klagenfurt S.B.				313	279 10)	34			
					Laibach S.B.				313	229 10)	84			
					Divača (für Rovigno)	10.000 kg. Das Abladen der Sendungen in Klagenfurt, Laibach und Roveredo obliegt dem Empfänger			343	202 1)	141			
					Klagenfurt S.B.				300	276 1)	24			
					Laibach S.B.				300	236 1)	64			
					Roveredo (für Sacco)				460	451 1)	9			
					Roveredo (für Sacco)				460	438 2)	22			
					Divača (für Rovigno)				343	211 3)	132			
					Laibach S.B.				300	247 3)	53			
					Roveredo (für Sacco)				460	457 3)	3			
					Laibach S.B.				300	264 4)	36			
					Divača (für Rovigno)				343	220 5)	123			
					Klagenfurt S.B.				300	288 5)	12			
					Laibach S.B.				300	253 5)	47			
					Divača (für Rovigno)				343	207 6)	136			
					Roveredo (für Sacco)				460	457 6)	3			
					Laibach S.B.				300	240 7)	60			
					Divača (für Rovigno)				343	204 8)	139			
					Divača (für Rovigno)				343	218 9)	125			
					Klagenfurt S.B.				300	261 10)	39			
					Laibach S.B.				300	214 10)	86			

1) Nur gültig für Sendungen von Arad
2) „ „ „ „ „ Battonya
3) „ „ „ „ „ Debreczen
4) „ „ „ „ „ Érsekujvár
5) „ „ „ „ „ Miskolcz
6) „ „ „ „ „ Nagy-Leta—Vertes
7) „ „ „ „ „ Nyir-Bator
8) „ „ „ „ „ Nyregyháza
9) „ „ „ „ „ Rakamaz
10) „ „ „ „ „ Zsombolya

} und darüber hinaus gelegenen Stationen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
1638	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Drainröhren	Frättingsdorf	Bierbaum	Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	146		Im Kartierungswege		
					Blumau					147				
					Buch					152				
					Burgau					148				
					Fehring					132				
					Feldbach					134				
					Fladnitz-Neudorf					144				
					Fürstenfeld					144				
					Gleisdorf					138				
					Hartberg					153				
					Leitersdorf					148				
					Neudau					149				
					St. Rupprecht a. d. Raab					143				
					Sebersdorf					150				
					Söchau					141				
					Studenzen-Fladnitz					136				
					Waltersdorf					149				
					Weiz					145				
				Neubau-Kreuzstetten	Bierbaum					120				
					Blumau					121				
					Buch					126				
					Burgau					122				
					Fehring					106				
					Feldbach					108				
					Fladnitz-Neudorf					118				
					Fürstenfeld					118				
					Gleisdorf					112				
					Hartberg					127				
					Leitersdorf					122				
					Neudau					123				
					St. Rupprecht a. d. Raab					117				
					Sebersdorf					124				
					Söchau					115				
					Studenzen-Fladnitz					110				
					Waltersdorf					123				
					Weiz					117				
			Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Frättingsdorf	Bierbaum					142				
					Blumau					143				
					Buch					148				
					Burgau					144				
					Fehring					128				
					Feldbach					130				
					Fladnitz-Neudorf					140				
					Fürstenfeld					140				
					Gleisdorf					134				
					Hartberg					149				
					Leitersdorf					144				
					Neudau					145				
					St. Rupprecht a. d. Raab					139				
					Sebersdorf					146				
					Söchau					137				
					Studenzen-Fladnitz					132				
					Waltersdorf					145				
					Weiz					142				
				Neubau-Kreuzstetten	Bierbaum					117				
					Blumau					118				
					Buch					123				
					Burgau					119				
					Fehring					103				
					Feldbach					105				
					Fladnitz-Neudorf					115				
					Fürstenfeld					115				
					Gleisdorf					109				
					Hartberg					124				
					Leitersdorf					119				
					Neudau					120				
					St. Rupprecht a. d. Raab					114				
					Sebersdorf					121				
					Söchau					112				
					Studenzen-Fladnitz					107				
					Waltersdorf					120				
					Weiz					114				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
1639	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Stärke der Pos. 8—52 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Cervignano	Triest-Südbahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Direkter Frachtsatz besteht nicht	44 Heller		Im Kartierungswege		
1640	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Wein (exklus. Obstwein [Cider] und Schaumwein [Champagner]), ferner Most (Weinmost)	Szegzárd	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und a) Aufgabe in jedem Gewichte; b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahnverband	ad a) 400 Heller ad b) und c) 233 „	ad a) 237 Heller ad b) 214 „ ad c) 193 „	ad a) 163 Heller ad b) 19 „ ad c) 40 „	Im Kartierungswege		
1641	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Borysław	Pozsony-Ujvaros	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen unter der Adresse einer Petroleumraffinerie aufgegeben werden und sind auf dem Donauufergeleise in Pozsony abzuladen. Die laut Lokaltarif (Teil II) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen normierte Zuschlagsgebühr wird nicht eingehoben	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. Jänner 1901	176	173	3	Im Kartierungswege		
				Drohobycz					174	171	3			
				Gorlice					135	132	3			
				Iwoniez					146	143	3			
				Jasło					139	136	3			
				Jedlicze					143	140	3			
				Krechowice					190	187	3			
				Krosno					146	143	3			
				Nadwórna					208	205	3			
				Olozanica					158	155	3			
				Rymanów					148	145	3			
				Sambor					166	163	3			
				Sanok					154	151	3			
				Skołyszyn					137	134	3			
				Ustrzyki					162	159	3			
				Zagorzány					135	132	3			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
70	Nr. 75 vom 4. Juli 1903	1611	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel aus der Pos. E—5—e der Güterklassifikation	a) Leoben S.B. trs. b) Zeltweg	Wien-Lagerhaus	Die Rubrik 5 „nach“ ist durch „und Wien-Donauquaibahnhof“ zu ergänzen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 78. **Wien, 11. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Ischl nach Kammer.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabrikanten und Bauunternehmer C. P. Prybila in Wien die mit dem Erlasse vom 17. Mai 1901, Z. 21.569/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 72 vom 22. Juni 1901), auf die Dauer eines Jahres neuerlich erteilte und mit dem Erlasse vom 12. Mai 1902, Z. 20.912/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 71 vom 24. Juni 1902), auf ein weiteres Jahr verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Ischl über Mitter-Weissenbach nach Weissenbach am Attersee und von da entweder über Unterach und Nussdorf oder über Seefeld und Weyregg nach Kammer unter den in dem Erlasse vom 8. April 1900, Z. 11.971/2, bezeichneten Modalitäten auf die Dauer eines Jahres neu erteilt.

Wien, am 17. Juni 1903. E.-M.-Z. 24.621/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn von Nusle nach Königliche Weinberge.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Fabrikanten Johann Štětka in Königliche Weinberge mit dem Erlasse vom 12. Jänner 1901, Z. 300/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 13 vom 29. Jänner 1901), auf die Dauer von sechs Monaten erteilte und seither wiederholt verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn mit einer Mittelzahnstange (System R. Abt) von Nusle längs der Nusler Stiege nach Königliche Weinberge neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 22. Juni 1903. E.-M.-Z. 27.668/2.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Teilstrecke von der Innstrasse durch die Dresdnerstrasse bis zur Stromstrasse der Linie Nr. 94 der Konzessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Teilstrecke „von der Innstrasse durch die Dresdnerstrasse bis zur Stromstrasse" der Linie Nr. 94 der Konzessionskundmachung für die Wiener elektrischen Strassenbahnen vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Benützungskonsens für die gegenständliche Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen.
[E.-M.-Z. 28.107.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Baukonsens für die Zugmeldeposteneinrichtungen in der Teilstrecke Baschka—Bielitz der Bahnlinie Kojetein—Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 29.113.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Sadowa-Dobřenic. (Generelles Projekt; Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission über das von dem Vollzugsausschusse des Konsortiums für den Bau der Lokalbahn von Sadowa-Dohalic nach Dobřenic-Syrowatka vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Sadowa-Dohalic der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen über Nechanic bis in die Station Dobřenic-Syrowatka der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn für Mittwoch den 22. Juli 1903 anberaumt.

[E.-M.-Z. 30.697.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

8. Juli. In der Strecke Torskie—Worwolińce der Lokalbahn Czortków-Zaleszczyki wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Saarbrücken—Bingerbrück gelegene Station Heimbach hat die nähere Bezeichnung „Heimbach (Nahe)“ erhalten.

— (Direktionsbezirk Magdeburg: Aenderung von Stationsnamen.) Die an der Bahnstrecke Schandelah—Oebisfelde gelegene Station Velpke erhielt ab 1. Juli die nähere Bezeichnung „Velpke (Braunschweig)“ und die an der Bahnstrecke Eilsleben—Schöningen gelegene Station Völpke die nähere Bezeichnung „Völpke (Kreis Neuhaldensleben)“.

— Direktionsbezirk Bromberg: Uebergang von Strecken infolge Verstaatlichung.) Am 1. Juli gingen die Strecken Küstrin Vorstadt—Pyritz ausschliesslich und Glasow—Berlinchen infolge Verstaatlichung der Stargard-Küstriner Eisenbahn in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direktion Bromberg über.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix“ von Bombay.) Dieser Dampfer ist am 16. Mai 1903 mit 105 Passagieren und 2436 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 46 Tonnen nach Fiume und 751 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 6 der Bombay-Eillinie von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Bombay 2,345.465 kg (wovon 45.775 kg für Fiume und 750.715 kg für das Ausland), Malabar 83.026 kg und Suez 7975 kg Gummi. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,418.202.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis 14. Juli 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

8. Juli, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A),
Dampfer „Almissa“, Kapitän G. Porzia,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

9. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Thetis“, Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

10. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Danubio“, Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchio, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasta, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

11. Juli *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia“, Kapitän V. Benussi,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

14. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Sultan“, Kapitän M. Braticevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

8. Juli, Dampfer „Sultan“, Kapitän M. Braticevich, zu Mittag
9. „ Dampfer „Venus“, Kapitän G. Grando } um Mitternacht
13. „ Dampfer „Venus“, Kapitän G. Grando } um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

9. Juli, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien)
Dampfer „Bohemia“, Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

9. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Espero“, Kapitän D. Mandich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

11. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Elektra“, Kapitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

12. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Bucovina“, Kapitän P. Harlovich,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

14. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Poseidon“, Kapitän P. Komnenovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

16. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg“, Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

10. Juli, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Maria Valerie“, Kapitän P. Berberovich,
[von Fiume†) am 6. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Gisela“, Kapitän A. Calabrese,
[von Fiume†) am 21. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln

Verschiedene Mitteilungen.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation. (Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Wien die diesjährige 4. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation unter dem Vorsitze des Liquidators Rudolf Bode und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Karl Freiherrn von Rumler statt. Vertreten waren 148.265 Aktien mit 14.826 Stimmen. Der Bericht der Liquidatoren über die Verwaltung und den Stand der gesellschaftlichen Angelegenheiten für das Geschäftsjahr 1902 wurde zur genehmigenden Kenntnis genommen. Die Bilanz vom 31. Dezember 1902 und der Liquidationskonto vom 31. Dezember 1902 wurden genehmigt und sowohl dem früheren Verwaltungsrate für seine Tätigkeit bis zum Eintritte der Liquidation, d. i. bis zum 6. Mai 1902, als auch den Liquidatoren das Absolutorium erteilt. Mit der Wiederwahl des bisherigen Ausschusses für die Rechnungsprüfung schloss die Generalversammlung. In

der darauffolgenden Sitzung der Liquidatoren wurde beschlossen, eine zweite Liquidationsrate à K 40 pro Aktie auszuschütten, so dass unter Zurechnung der ersten Liquidationsrate per K 260 nunmehr K 300 pro Aktie ausgeschüttet wurden.
[E.-M.-Z. 29.940.]

Eisenbahn Schönwehr-Elbogen. (Generalversammlung.) Am 22. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Hans v. Cžjžek und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Josef Leo Gormasz die 1. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen statt. Bei derselben waren 6 Aktionäre erschienen, welche 4290 Aktien mit 429 Stimmen vertraten. Die erste Geschäftsperiode umfasst zwei Betriebsperioden, und zwar vom 7. bis 31. Dezember 1901 und vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1902. In der ersten Betriebsperiode stellten sich die Betriebseinnahmen auf K 3379·77, die Betriebsausgaben auf K 3051·44, sohin der Betriebsüberschuss auf K 328·33, dem noch die Aktivzinsen per K 538·30 zuzurechnen kamen. Da diesem Jahresertrage von K 866·63 der Darlehensdienst mit K 8746·67 und die sozietären Auslagen mit K 430·16 gegenüberstanden, ergab sich ein Abgang von K 8310·20, für dessen Bedeckung die staatliche Reinertragsgarantie in Anspruch genommen wurde. In der zweiten Betriebsperiode stellten sich die Betriebseinnahmen auf K 64.893·44, die Betriebsausgaben auf K 45.302·11, der Betriebsüberschuss auf K 19.591·33. Einschliesslich der Aktivzinsen per K 5876·97 ergab sich ein Jahresertrag von K 25.468·30, dem das Erfordernis aus dem Darlehensdienste mit K 135.071·13 und die sozietären Auslagen mit K 6671·70 gegenüberstanden. Der aus dem Titel der Staatsgarantie beanspruchte Betrag beziffert sich daher mit K 116.274·53, für beide Betriebsperioden sohin mit K 124.584·73. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Eine Verteilung einer Dividende an die Aktionäre hatte mangels eines Reinerträgnisses nicht stattfinden können. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Leo Theumer, Friedrich Dörfler, Georg v. Haas, Hans v. Cžjžek und Josef Russ wurden wieder- und an Stelle des Johann Steinbach, ehemaligen Bürgermeisters in Schlaggenwald, der neue Bürgermeister daselbst Alois Mertn neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden konstituierenden Verwaltungsratssitzung wurden Hans v. Cžjžek und Leo Theumer neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten erwählt.
[E.-M.-Z. 28.937.]

Bukowinaer Lokalbahnen. (Generalversammlung.) Am 25. Juni 1903 fand in Czernowitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Ingenieur Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Landesregierungsrates Dr. Basil Ritter v. Duzinkiewicz die diesjährige 18. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Bukowinaer Lokalbahnen statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 27.960 Aktien mit 1117 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 1,926.869·20 (denen im Jahre 1901, welches allerdings mit Rücksicht auf die am 29. Oktober 1902 eröffnete Fortsetzungslinie Valeputna—Dorna watra nur zu einem ungenauen Vergleiche dienen kann, K 1,837.762·25 gegenüberstehen), die verschiedenen Einnahmen K 36.855·91 (K 52.779·87), die Betriebsausgaben K 652.039·07 (K 795.567·95), die sonstigen Auslagen K 214.594·45 (K 202.839·46) und der Betriebsüberschuss Kronen 1,097.091·59 (K 892.134·71). Zuzüglich der Zinsen etc. per Kronen 98.365·26 (K 86.365·17) und des Gewinnvortrages per K 574.947·03 (K 382.755·52) und abzüglich des Erfordernisses für die schwebende Schuld, das Prioritätsanlehen und die Aktientilgung per Kronen 114.723·46 (K 70.220·49) verbleiben K 1,655.680·42 (K 1,291.034·91) zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner beschloss die Generalversammlung den Gewinn wie folgt zu verwenden: K 654.540 für die Ausschüttung einer fünfprozentigen (wie im Vorjahre) Dividende an die Prioritäts- und Stammaktien, ferner K 17 200 zur fünfprozentigen Verzinsung der Einzahlungen auf die Stammaktien II. Emission zu verwenden, K 40.899·34 dem Verwaltungsrate als Tantieme und K 40.899·34 dem Reservefonds zuzuweisen, weiters K 30.000 für Pensionsverpflichtungen zu reservieren und den Rest per K 872.141·74 auf neue Rechnung vorzutragen. Als Entlohnung für die Mitglieder des Exekutivkomitees setzte die Generalversammlung K 12.500 fest, als Wert der Anwesenheitsmarken K 20. Nach der Wahl des Revisionsausschusses erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Rudolf Gablenz, Anton Freiherr v. Kochanowski und Emanuel A. Ziffer, womit die Generalversammlung schloss. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Ingenieur Emanuel A. Ziffer und Anton Freiherr v. Kochanowski neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten gewählt.
[E.-M.-Z. 29.843.]

Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 16. Juni fand in Czernowitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Leopold Rechnitzer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Landesregierungsrates Dr. Basil Ritter v. Duzinkiewicz die diesjährige 5. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Neuen Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre teil, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 38.220 Aktien mit 3822 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen die Transporteinnahmen K 1,142.545 (gegen K 1,135.735 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 25 928 (gegen K 27.122), die Zinsen und sonstigen Einnahmen K 17.839 (gegen K 21.943), die Betriebsausgaben K 746.865 (gegen K 630.285), die sonstigen Auslagen K 144.536 (gegen K 151.895), die sozietären Auslagen K 8047 (gegen K 8899) und der verfügbare Jahresertrag K 286.864 (gegen K 393.721). Da der Prioritätendienst K 391.200 (gegen K 382.000) erfordert, wird die Staatsgarantie mit K 104.336 in Anspruch genommen, während im Vorjahre sich ein Gewinn von K 11.721 ergeben hatte. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Kaufmann Brück und Dr. Ludwig Schwitzer wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.
[E.-M.-Z. 28.686.]

Lokalbahn Borki wielkie - Grzymałów. (Generalversammlung.) Am 20. Juni fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Grafen Michael Baworowski und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Dr. Stanislaus Ustyanowski die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche 1127 Aktien mit 112 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 122.087 (gegen K 120.273 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 1161 (K 1687), die Betriebsausgaben K 59.770 (K 71.279), die sonstigen Auslagen K 17.905 (K 10.592) und der Ueberschuss K 45.573 (K 40.089). Zuzüglich der Zinseneinnahmen per K 1196 (K 448) standen K 46.769 (K 40.537) zur Verfügung der Generalversammlung. Da der Prioritätendienst jedoch K 50.672 (K 50.668) erforderte, musste ein Betrag von K 3903 (K 10.131) aus der Landesgarantie gedeckt werden. Der Geschäftsbericht wurde zur Kenntnis genommen. Der Rechnungsabschluss sowohl des Jahres 1901 (der wegen Verhinderung der Mitglieder des Revisionsausschusses im Vorjahre nicht geprüft und daher auch nicht der Generalversammlung vorgelegt werden konnte), als auch des Jahres 1902 wurde genehmigt, sowie dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner wurde Graf Ludwig Koziebrodzki in den Verwaltungsrat wiedergewählt und an Stelle des ausgeschiedenen Dr. Wladimir Mochnacki Graf Stanislaus Pininski in den Verwaltungsrat entsendet. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.
[E.-M.-Z. 30.037.]

Lokalbahn Deutschbrod - Saar. (Generalversammlung.) Am 24. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Hofrates Dr. Albert Ritter v. Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Dr. Franz Deschka die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Deutschbrod-Saar statt. Bei derselben waren 13 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 3648 Aktien mit 364 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 142.771·64 (gegen K 134.588·64 im Vorjahre), die Zinsenerträgnisse auf K 5396·27 (K 5786·28), sohin die Gesamteinnahmen auf K 148.167·91 (K 140.374·92). Da die Betriebsausgaben sich mit K 92.120·64 (K 80.329·58), die sozietären Auslagen mit K 9151·56 (K 8475·75), die Gesamtausgaben sohin mit K 101.272·20 (K 88.805·33) bezifferten, ergab sich ein Jahresertrag von K 46.895·71 (K 51.569·59), der aber zur Bedeckung des Erfordernisses des Hypothekardarlehens per K 117.206·52 nicht ausreichte, so dass die Staatsgarantie mit dem Betrage von K 70.310·81 (K 65.636·93) in Anspruch genommen wurde. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Eine Dividende an die Aktien kam mangels eines Rein-

erträgnisses nicht zur Verteilung. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder, Landtagsabgeordneter Dr Franz Malińsky und Bürgermeister Wenzel Kabeláč, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. Desgleichen wurden in der nachfolgenden konstituierenden Verwaltungsratssitzung Hofrat Dr. v. Ostheim und Dr. Franz Malińsky neuerlich zum Präsidenten und Vizepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 29.045.]

Lokalbahn Zwittau-Polička. (Generalversammlung.) Am 13. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Dr. Wenzel Hübsch und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Ladislaus Miller die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Zwittau-Polička statt. Bei derselben waren 8 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 2025 Aktien mit 405 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 166.444·95 (gegen K 175.214·59 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen auf K 15.750·62 (K 16.335·39), die Gesamteinnahmen auf K 182.195·57 (K 191.549·98). Da die Betriebsausgaben K 157.834·72 (K 158.590·64) und die sozietären Auslagen K 9570·14 (K 9387·25), die Gesamtausgaben sohin K 167.404·86 (K 167.977·89) betrugen, ergab sich ein Jahresertrag von K 16.790·71 (K 23.572·09), der aber zur Bedeckung des Erfordernisses des Landesbankdarlehens per K 137.056·32 nicht hinreichte, so dass die staatliche Reinertragsgarantie mit K 122.265·61 (gegen K 113.484·23), somit mit 89·21 Prozent (82·80 Prozent) in Anspruch genommen werden musste. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 91·88 Prozent (87·69 Prozent). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Eine Dividende an die Aktien kam mangels eines Reinerträgnisses nicht zur Verteilung. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Dr. Wenzel Hübsch in Polička, Dr. Max Bondy in Zwittau, Johann Filipi in Polička und Robert Langer in Zwittau, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. [E.-M.-Z. 24.361.]

Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz. (Generalversammlung.) Am 20. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Grafen Stefan Romer die diesjährige 7. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 484 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen die Transporteinnahmen K 141.208·69, die verschiedenen Einnahmen K 844·33, die Betriebsausgaben Kronen 55.362·22, die sonstigen Auslagen K 7865·04 und der Ueberschuss K 78.825·76. Zuzüglich der Zinsen per K 11.188·63 und abzüglich der Verwaltungsauslagen per K 7715·77 verblieb ein Jahresertrag von K 82.298·62, dem das Erfordernis für den Anlehensdienst per K 87.276·04 gegenübersteht, so dass die Staatsgarantie mit K 4977·42 in Anspruch genommen wird. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Mit der Wiederwahl der bisherigen Verwaltungsratsmitglieder und des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Hofrat Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim neuerlich zum Präsidenten und Zentral-Güterdirektor Leopold Hufnagl neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 29.977.]

Lokalbahn Asch-Rossbach. (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Obmannes des Gesellschaftsvorstandes Hofrates Albert Ritter Speil v. Ostheim und im Beisein des Ministerial-Vizesekretärs Dr. Karl Pesta als Vertreter des landesfürstlichen Kommissärs die diesjährige 17. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Asch-Rossbach statt. An derselben nahmen 3 Aktionäre teil, welche 5266 Aktien mit 210 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 108.497·05 (gegen K 119.964·20 im Jahre 1901), der Betriebsüberschuss K 41.010·98 (gegen K 50.264·29) und der Reingewinn K 39.761·65 (gegen K 47.383·43). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und beschloss die Generalversammlung aus dem Gewinne K 18.450 zur Ausschüttung einer 5prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien (wie im Vorjahre) zu verwenden und den Rest per K 21.311·65 zur teilweisen Abstattung der Stundungsschuld an die Staatseisenbahnverwaltung zu verwenden. Ferner wurde das ausscheidende Mitglied des Gesellschaftsvorstandes Karl Hartenstein wiedergewählt. Mit einem Berichte des Vorstandes über den Stand der Konzessionserwerbung der Fortsetzungsstrecke von Rossbach nach Adorf schloss die Generalversammlung. In der darauf folgenden Sitzung des Gesellschaftsvorstandes wurde der bisherige Obmann Hofrat Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim wiedergewählt. [E.-M.-Z. 30.464.]

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 20. Mai fand in Graz unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Dr. Moriz Ritter v. Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Dr. Karl Russ die diesjährige 32. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Leoben-Vordernberger Eisenbahn statt. Bei derselben waren 13 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1488 Aktien mit 148 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre auf K 72.063·15 (gegen K 74.350 im Vorjahre), die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre und sonstigen Erträgnisse auf K 1,386.155·98 (K 1,390.000), die Betriebskostenvergütung bezifferte sich mit K 663.231·75 (K 665.000), somit der Betriebsüberschuss mit K 722.924·23 (K 725.000). Das Aktivsaldo berechnete sich mit K 460.449·30 (K 465.159). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Aus obigem Aktivsaldo wurden K 4556·05 dem Gewinnreservefonds zugeführt, K 45.560·48 als Tantieme dem Verwaltungsrate zugewendet, eine Dividende von K 127 (— K 1) an die Aktien zur Verteilung gebracht und K 3932·77 auf neue Rechnung vorgetragen. Ferner hat die Versammlung die mit dem im Eisenbahnministerium aufgenommenen Protokolle vom 25. April 1903 getroffenen Vereinbarungen, betreffend die restliche eingeleisige Strecke der Gesellschaftsbahn und die Verbindungskurve zum Staatsbahnhofe in Leoben, ferner über die Ausgabe neuer gesellschaftlicher 4prozentiger Prioritätsobligationen im Nominalbetrage von K 400.000 zur befriedigenden Kenntnis genommen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder K. Ritter v. Knaffl und Dr. Ludwig Kammerlander wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsratssitzung wurden Dr. Moriz Ritter v. Schreiner und Karl Ritter Knaffl-Lenz v. Fohnsdorf neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 25.644.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch - Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen, Reichenberg und Seidenberg.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. September 1903 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife für obengenannten Verkehr in Wirksamkeit.

Er enthält einige Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie einige Neueinführungen.

Wien, am 6. Juli 1903. [683]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 71 vom 23. Juni 1903 unter [629] verlautbarte Einführung des Nachtrages I für obengenannten Verkehr erfolgt nicht am 1. August, sondern erst am 1. September 1903.

Wien, am 3. Juli 1903. [684]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif für die eilgutmässige Beförderung von Pferden in Wagenladungen aus Ungarn vom 1. Februar 1901.

Am 1. August 1903 gelangt zum obenbezeichneten Gütertarife der I. Nachtrag zur Einführung, welcher u. a. neue Gebühren für Begleiter von Pferdesendungen enthält.

Die eintretenden Frachterhöhungen gelten erst ab 15. September 1903.

Abdrücke des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Juli 1903. [685]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zum Tarife, Teil II, Heft 5 (1. Abteilung), vom 1. Mai 1900 ist am 1. Juli 1903 der 2. Nachtrag in Kraft getreten.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen der Besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen etc.

Soweit durch den 2. Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehres eingetreten sind, bleiben die bezüglichen bisherigen Frachtsätze bis einschliesslich 30. September 1903 in Geltung.

Wien, am 7. Juli 1903. [686]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz.

Tarifnachtrag.

Mit 1. September 1903 gelangt zum Tarife für den Deutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz vom 1. Jänner 1903 ein Nachtrag I zur Einführung, welcher neue Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind seinerzeit bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 60 Heller (50 Pfennig) erhältlich.

Wien, am 7. Juli 1903. [687]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Heft 1 und 2.) (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif 11, Abt. a.) Am 10. Juli 1903 wurden die Stationen: Berlin Anh.-Dresd. Bhf., Berlin Görlitzer Bhf., Berlin Hamb. und Lehrt. Bhf., Berlin Nordbhf., Berlin Ostbhf., Berlin Potsd. Bhf., Berlin Schles. Bhf. und Moabit des Direktionsbezirkes Berlin in den im Hefte 1 und 2 des Verbandsgütertarifes vorgesehenen Ausnahmetarif 11, Abt. a, für Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes I einbezogen.

Nähere Auskunft über die zur Einführung kommenden Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Norddeutsch-Schweizerischer Verband. (2. Nachtrag zum Teile II, Heft 5, erste Abteilung.) Mit 1. Juli 1903 wurde zum Teile II, Heft 5, erste Abteilung, vom 1. Mai 1900, ein 2. Nachtrag ausgegeben. Ausser der Einbeziehung neuer deutscher und schweizerischer Stationen in den allgemeinen Tarif enthält der Nachtrag, welcher zum Preise von 30 Pfg. bei den beteiligten Verwaltungen bezogen werden kann, Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife, sowie die Neueinführung von Ausnahmetarifen für Stammholz, für frische (tote) sowie geräucherte Fische und für Zichorienwurzeln, gedörrte oder getrocknete.

— (Nachtrag I zum Teile II, Heft 5, zweite Abteilung.) Zum Teile II, Heft 5, zweite Abteilung, vom 1. Mai 1902, wurde mit 1. Juli 1903 ein Nachtrag I ausgegeben. Neben der Aufnahme neuer deutscher Stationen in den allgemeinen Tarif enthält derselbe Aenderungen und Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife und die Neueinfühung eines Ausnahmetarifes für Zichorienwurzeln und Zichorienschnitze. Der Nachtrag kann zum Preise von 35 Pfg. bei den beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Berlin-Stettin-Sächsischer Gütertarif. (Aenderung.) Die in obgenanntem Gütertarife auf Seite 201 enthaltene, zum Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) gehörige Bestimmung zu dem Zeichen *), nach der die Anwendung des Ausnahmetarifes auf Holz, wie im Spezialtarife III genannt, u. s. w., im Verkehre mit den Stationen der Stargard-Küstriner Eisenbahn seither ausgeschlossen war, wurde am 1. Juli 1903 aufgehoben.

Gruppentarif II. (Einbeziehung der Station Myslowitz in den Ausnahmetarif 5a.) Mit dem 1. Juli 1903 wurde die Station Myslowitz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 5a für Steine etc. des Gütertarifes der Gruppe II für die Strecke Ströbel-Myslowitz einbezogen.

Der Frachtsatz beträgt von Ströbel nach Myslowitz Mk. 0·55 für 100 kg.

Norddeutsch - Sächsischer Gütertarif (Heft Nr. 2). (Tarifnachtrag III.) Zum obgenannten Gütertarife trat am 1. Juli 1903 der Nachtrag III in Kraft. Dieser Nachtrag, der im wesentlichen nur Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Ruppiner Kreisbahn enthält, kann von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der beteiligten Stationen käuflich bezogen werden.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Erweiterung des Geltungsgebietes des Ausnahmetarifes 1 a.) Der am 1. Jänner, bezw. 1. März 1903 im Preussisch-Hessischen Staatsbahnverkehre und im Verkehre mit den Reichseisenbahnen in Kraft getretene Ausnahmetarif 1 a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge findet vom 1. Juli 1903 ab auch im Versand von Ludwigshafen a. Rh. (Pfälzische Bahn) und Basel und Mannheim (Badische Staatsbahn) nach den Sammellagerstationen Ahlen, Gütersloh und Neubeckum (Direktionsbezirk Hannover) Anwendung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Süd - Ostpreussischer Güterverkehr. (Aenderung.) Mit dem 1. Juli 1903 ging die Königsberg-Kranzer Eisenbahn mit den im Süd-Ostpreussischen Gütertarif für den Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (Gr. I), Breslau, Kattowitz, Posen (Gr. II) und Berlin, Stettin (Gr. III) bestehenden direkten Sätzen, die bis auf weiteres in Geltung bleiben, in den Ostdeutschen Privatbahnverkehr über.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Eröffnung der Station Reicholzheim für den unbeschränkten Güterverkehr.) Die badische Station Reicholzheim dient mit Gültigkeit seit 15. Juni 1903 dem unbeschränkten Güterverkehre.

Im Tarife ist auf Seite 14 „Reicholzheim" mit den Gruppenbuchstaben „d", ferner in der Kilometertafel II jeweils bei Reicholzheim die Verweisungsziffer „2" zu streichen.

Magdeburg - Halle - Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Eröffnung der Station Rückersdorf-Oppelhain für den Wagenladungsverkehr etc.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 ist die Station Rückersdorf-Oppelhain des Direktionsbezirkes Halle a. d. Saale auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Die genannte Station ist deshalb auf Seite 7 des Nachtrages 11 unter 2 c zu streichen und unter 2 a nachzutragen.

Die Station Völpke des Direktionsbezirkes Magdeburg erhielt ab 1. Juli 1903 die Bezeichnung „Völpke Kreis Neuhaldensleben".

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien wird für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 im Offertwege vergeben, und zwar:

300 t Grosskoks und
800 t Schmiedekohle.

Die der Lieferungsausschreibung zugrunde zu legenden allgemeinen und speziellen Lieferbedingnisse, dann die Offertformulare, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen, können bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen **inklusive** aller Spesen zu notieren.

Die Offerte sind samt den etwaigen Beilagen, pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Koks und Schmiedekohle" bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen bis längstens **1. August 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen, und haben die Offerenten im Sinne des Artikels 4 der allgemeinen Lieferungsbedingnisse für die Einhaltung der Offerte sechs Wochen vom Einreichungstermine verbindlich zu bleiben.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie die für die Lieferung der offerierten Artikel etwa bestehenden besonderen Bedingnisse vollkommen bekannt sind, und dass er sich denselben unterwirft.

Die Lieferung dieser Artikel wird in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent oder dessen beglaubigter Stellvertreter hat das Recht, der am **3. August 1903, um 10 Uhr vormittags** stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 11. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau beabsichtigt, nachstehend spezifizierte, im Materialmagazine zu Neu-Sandec angesammelte **Materialien** im Wege einer öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech bis 5 mm stark	12.000
2	" " verzinkt	1.000
3	" " über 5 mm stark	3.237
4	Alter Eisendraht und Drahtgeflechte	—
5	Altes Gusseisen, unverbrannt (Lagerteile)	30.000
6	" " " in grossen Stücken	6.291
7	" " Herzstücke	1.375
8	" " Bremsklötze	40.000
9	" " verbrannt	—
10	" " in grossen Stücken	—
11	Pauscheisen, unverbrannt	35.000
12	" verbrannt	2.000
13	" in grossen Stücken	—
14	Feuerrohre, Eisen	20.000
15	Zerreneisen	10.000
16	Alte Stahlradreifen mit Nuten (Martinstahl)	12.674
17	" " ohne "	241
18	Alte Radsterne mit Nabe aus Schmiedeeisen	—
19	" " " " " Gusseisen	—
20	Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne	40.000
21	Alter Stahl in grossen Stücken (Herzstücke)	2.719
22	" Blattfederstahl	2.000
23	Alte Stahlachsen	—
24	Alter Volutfederstahl	8.000
25	Gewöhnliches Bruchkupfer	1.745
26	" Platten-Feuerbox	—
27	Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	—
28	Bruchmessing	285·5
29	Bruchmetall-Rotguss	—
30	Altes Packfong	9·5
31	Kupferspäne, rein	1.273
32	" verunreinigt	—
33	Metallspäne von Rotguss, reine	1.342·5
34	" " " verunreinigt	89
35	Altes Bruchzink, Zinkblech u. Zinkblechabfälle	424
36	Schläuche, imprägniert, mit Kautschukeinlage	34
37	" aus Hanf, imprägniert, ohne Einlage	13
38	Hanfwarenabfälle, Stücke und Schnüre	111
39	" diverse Schläuche	19
40	Jutewarenabfälle	—
41	Kautschukwarenabfälle mit Einlage	1.085
42	" ohne "	—
43	Lederwarenabfälle, gewöhnliche, in kleinen Stücken	73
44	Leinenwarenabfälle	64
45	Plachenabfälle, geteert und ungeteert	1.200
46	Schafwollwarenabfälle, Loden und Kotzen	17
47	Bruchglas	1.500
48	Makulaturpapier	7.000
49	Linoleumabfälle	—
50	Teerfässer	20
51	Packfässer	35
52	Petroleumfässer	—
53	Alte Dienstkleider	873
54	Wagenlaternen, teils mit, teils ohne Lampeneinsätzen ... Stück	98

Die diesbezüglichen, auf dem hierzu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf Ankauf von Altmaterialien" versehen, bis zum **30. Juli 1903, 12 Uhr mittags**, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion einzureichen. Um 9 Uhr früh am 31. Juli 1903 erfolgt die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind die Bedingnisse, B. H Formulare Nr. 109, gestempelt und gefertigt und ein Vadium, jedoch gesondert, in der Höhe von 10 Prozent der ganzen Kaufsumme bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau, und zwar in barem oder in Werteffekten, letztere 10 Prozent unter dem Tageskurse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Teilquantitäten derselben lauten und sind die Preise loko Wage Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme seines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Kassa bar bezahlt werden und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere, wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachte Reklamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformulare, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerierten Mengen oder nur auf Teilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wörtlich nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 7. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen nachstehende, in den Materialmagazinen **Knittelfeld** und **Amstetten** lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als: **Altes Gusseisen, Pausch- und Zerreneisen, Eisen- und Plattenblech, alter Stahl in grossen und kleinen Stücken, Gussherze, Stahlguss und Gusseisenbruch, alte Stahltyres und Radsterne, Blattfedern- und Volutfedernstahl, Bohr- und Drehspäne, Bruchröhren und galvanisches Kupfer, Bruchmessing, Bruchmetall, Kupfer- und Metallspäne, Zinkblechabfälle, Kautschuk- und Lederabfälle.**

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den vorhandenen Offertformularen zu entnehmen, welche, ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen, bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direktion (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare ausschliesslich benützt werden müssen, sind samt den Beilagen, pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Altmaterialien-Ankauf"** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach bis längstens **30. Juli 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Wage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franko derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Teiles zu akzeptieren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 8. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1642	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kotzen, ordinäre, in Leinen verpackt	Traun (Station der Kremstalbahn)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen	vom 20. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif der Kremstalbahn, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	460 Heller		Im Kartierungswege		
						Mengen unter 5000 kg				615 Heller				
1643	Südbahn-Gesellschaft		Kartoffeln der Pos. K—10 der Güterklassifikation	Grafenstein	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 14. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	Heller 120	Heller 103	Heller 17	Im Kartierungswege		
				Völkermarkt-Kühnsdorf					120	103	17			
1644	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	I. Holzkalk, unreiner, holzessigsaurer Kalk; II. Holzgeist, Methylalkohol	Usora	Wien St.E.G. K.F.N.B.	a) Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; b) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverbandstarif und Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	I. a) 362 Heller b) 260 Heller II. a) 362 " b) 342 "		Im Kartierungswege		Für das Umladen in Bosna-Brod werden ausserdem 2 Heller für je angefangene 100 kg berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1645	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 6 (Getreide) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Schlapanitz und vice versa	Siehe untenstehendes Verzeichnis	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 15. Juli 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehendes Verzeichnis		Im Kartierungswege		

Nach und von	Schlapanitz St.E.G. . Pfennig
Apolda K.E.D.E.	277
Arnsberg K.E.D.C.	416
Arnstadt pr. St.B. K.E.D.E.	283
Aschersleben K.E.D.M.	297
Bernburg K.E.D.M.	291
Bettenhausen K.E.D.C.	354
Blankenburg i. Thür. K.E.D.E.	273
Brandenburg K.E.D.M.	305
Braunschweig (Hptbhf.) K.E.D.M.	341
Braunschweig (Ostbhf.) K.E.D.M.	339
Burg bei Magdeburg K.E.D.M.	305
Cassel (Ober- u. Unterst.) K.E.D.C.	352
Cassel (Rangierstation) K.E.D.C.	351
Celle K.E.D.H.	372
Cöthen K.E.D.M.	286
Dessau K.E.D.Ha.	279
Detmold K.E.D.H.	401
Eilenburg bei Leipzig K.E.D.Ha.	259
Eisenach K.E.D.E.	305
Eisleben K.E.D.Ha.	288

Nach und von	Schlapanitz St.E.G. . Pfennig
Erfurt K.E.D.E.	280
Gispersleben K.E.D.E.	284
Göttingen K.E.D.C.	345
Gotha (Hptbhf.) K.E.D.E.	292
Greussen K.E.D.E.	313
Halberstadt K.E.D.M.	311
Halle a/S. K.E.D.Ha.	271
Hameln K.E.D.H.	377
Hannover (Nordbhf.) und Hainholz K.E.D.H.	367
Hannover Südbhf. K.E.D.H.	368
Helmstedt K.E.D.M.	323
Herford K.E.D.H.	405
Hildesheim K.E.D.H.	355
Hofgeismar K.E.D.C.	362
Holzminden K.E.D.C.	373
Ilversgehofen K.E.D.E.	282
Jena (Saalbhf.) K.E.D.E.	261
Jena (Weimar-Geraer Bhf.) K.E.D.E.	260
Kösen K.E.D.E.	275
Köstritz K.E.D.E.	277

Nach und von	Schlapanitz St.E.G. . Pfennig
Kültzschau K.E.D.Ha.	257
Landsberg b. Halle a. S. K.E.D.Ha.	276
Langensalza K.E.D.E.	297
Linden (Fischerhof) K.E.D.H.	369
Linden (Küchengarten) K.E.D.H.	371
Lippstadt K.E.D.C.	411
Magdeburg K.E.D.M.	302
Merseburg K.E.D.Ha.	274
Minden i. W. K.E.D.H.	395
Mühlhausen (Thür.) pr. St.B. K.E.D.E.	305
Naumburg a/S. K.E.D.E.	272
Neheim-Hüsten K.E.D.C.	420
Neuhaldensleben K.E.D.M.	315
Neustadt a/Orla K.E.D.E.	255
Nordhausen K.E.D.C.	315
Northeim K.E.D.C.	346
Oschersleben K.E.D.M.	319
Osterode a. H. K.E.D.C.	339
Paderborn K.E.D.C.	396
Pössneck (Saalb.) K.E.D.E.	261

Nach und von	Schlapanitz St.E.G. . Pfennig
Pössneck (Thür. Bahn) K.E.D.E.	262
Quedlinburg K.E.D.M.	313
Rudolstadt in Thür. K.E.D.E.	274
Saalfeld i. Thür. K.E.D.E.	269
Sangerhausen K.E.D.E.	297
Schkeuditz K.E.D.Ha.	262
Soest K.E.D.C.	420
Stassfurt K.E.D.M.	299
Stendal K.E.D.H.	326
Ülzen K.E.D.H.	374
Vienenburg K.E.D.M.	328
Warburg K.E.D.C.	374
Weimar K.E.D.E.	270
Weissenfels K.E.D.E.	266
Wittenberg (Prov. Sachsen) K.E.D.Ha.	262
Wolfenbüttel (Staatsbhf.) K.E.D.M.	339
Zerbst K.E.D.Ha.	283

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1646	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine aus Pos. 8—55, lit. a), der Güterklassifikation im Tarife Teil I	Sedlischt k.k.St.B.	Adlerkosteletz Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 47		Im Kartierungswege		
					Černožitz S.N.D.V.B.					43				
					Chlumetz Oe.N.W.B.					37				
					Daudleb Oe.N.W.B.					57				
					Dobrowitz Oe.N.W.B.					37				
					Dobřenitz-Syrow Oe.N.W.B.					37				
					Hochwessely B.K.B.					55				
					Jičin Oe.N.W.B.					53				
					Jungbaunzlau Oe.N.W.B.					38				
					Königgrätz Oe.N.W.B.					40				
					Libitz Oe.N.W.B.					32				
					Lissa Oe.N.W.B.					37				
					Libnowes Oe.N.W.B.					34				
					Neubydschow Oe.N.W.B.					37				
					Obora Oe.N.W.B.					39				
					Poděbrad Oe.N.W.B.					34				
					Předměřitz S.N.D.V.B.					41				
					Smidar Oe.N.W.B.					37				
					Smiřitz S.N.D.V.B.					42				
					Wlkawa Oe.N.W.B.					57				
					Wostroměř Oe.N.W.B.					39				
1647	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl etc. der Tarif-Pos. E—7	Mähr.-Ostrau Schönbrunn	Kolin St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Verschieden	120 Heller		Im Kartierungswege		
1648	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Strassnitz K.F.N.B. und St.E.G.	Orlau Ks.Od.	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	256 Heller		Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1649	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schwefelkies aus Pos. E—21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Pozoritta	Kisbocskó	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Direkter Frachtsatz besteht nicht	133 Heller		Im Kartierungswege		
1650	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Bruchsteine, unbearbeitete, Schotter und Abraum aus Pos. S—55 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Sternberg a S.	Chlumetz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	29 Heller		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen zur Chaussierung und Neupflasterung der Zufahrten und Verladeplätze in den Stationen Belonic und Lovčic der Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl bestimmt sein
				Sedlischt						29 Heller				
1651	k. k. österr. Staatsbahnen	Bregenzerwaldbahn	Gyps	von und nach allen Stationen der Bregenzerwaldbahn		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 20. Juli 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	gewöhnliche Wagenladungsklasse	Wagenladungsklasse a	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Düngemittel, auch künstliche							Wagenladungsklasse b				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1652	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Zinkchloridlösung aus der Pos. C—17 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil 1	Aussig A.T.E.	Salzburg k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut in Topf- oder Zisternenwagen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	268 Heller		Im Kartierungswege		
1653	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, der Pos. K—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Märzdorf	Wien (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	122 Heller	90 Heller	32 Heller	Im Kartierungswege		
1654	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen, Zaggeln)	Altkladno B.E.B.	**Rath** (kgl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld)	**Aufgabe** als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des gestellten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen	bis **auf** Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 2, **vom** 1. Februar 1898 (**Ausnahmetarif** 12 d [Eisen, roh, u. s. w.])	194 Pfennig	185 Pfennig	9 Pfennig	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn**	**Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1655	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Vöcklabruck	Lemberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	598 Heller		Im Kartierungswege		Die Publikation im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 37 vom 31. März 1903 unter fortlaufender Nummer 1099 wird hiermit gegenstandslos
1656	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Baumateriale, Bauwerkzeuge, Bauinventar und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Stockerau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn müssen an den Transporten mit mindestens 40 km langen ununterbrochenen Strecken beteiligt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Lokaltarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen, mit Ausschluss der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangsätze, sowie der im Verordnungs-Blatte publizierten ermässigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Lokalbahn Absdorf-Hippersdorf—Stockerau (Leitner & Fröhlich) als Empfängerin erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1904	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Lokalbahn Absdorf-Hippersdorf—Stockerau bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1657	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—18, a) der Güterklassifikation	Komarestie-Słobodzia	Lukawetz a. S.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an ein Sägewerk in Lukawetz a. S. adressiert sein und von demselben bezogen werden	vom 14. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	14	11	3	Im Kartierungswege		
				Tisowetz					15	12	3			
										Centimes ad a) / b)				
1658	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eier (Geflügeleier)	Marburg Hauptbhf.	Olten	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. VIII) vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 596 / b) 538		Im Kartierungswege		
				Pöltschach						a) 609 / b) 550				
				Rann						a) 628 / b) 568				
										Heller Ausnahmetarif I / II				
1659	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	der Ausnahmetarife I und II laut Tarifes, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Beraun	Brüx (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen für diese Artikel keine direkten Frachtsätze	I 52 / II 35		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Königshof						I 52 / II 35				
				Zditz						I 55 / II 37				
			Kalkstein, unbearbeitet	Beraun						35				
			Kalk, gebrannt	Beraun		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen				52				
				Königshof						52				

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
49	Nr. 3 vom 6. Jänner 1903	222	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Bahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf, Oesterr. Nordwestbahn, Standing-Stramberger Lokalbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn (österr. Linien), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), und der im Betriebe dieser Verwaltungen stehenden Lokalbahnen in Oesterreich, mit Ausschluss der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr	Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelkuchenmehle der Pos. O—6, lit. b, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Im Lokalverkehre sowie im Verkehre dieser Bahnen unter einander		Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1903 gelangen auf der Bregenzerwaldbahn und der Lokalbahn Triest-Parenzo für Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsklasse a abzüglich 15 Prozent im Rückvergütungswege zur Berechnung	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
71	Nr. 62 vom 30. Mai 1903	1408	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Zucker der Pos. Z—8 a) der Güterklassifikation, auch Candiszucker	Časlau	Györ	In der 5. Rubrik (nach) wird die Stationsbezeichnung „Györ" auf „Györ M. Á. V." berichtigt	
	Nr. 75 vom 4. Juli 1903	1615	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zerlegte Maschinen, Maschinenteile und Dampfkessel	Brünn St.E.G. oder Schlnitz	Gaya	Das Zugeständnis gilt nicht bis Ende Dezember 1903, sondern nur bis Ende September 1903	

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 79. **Wien, 14. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 7. Juli 1903*) für die Lokalbahn von Meran nach Mals.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien der Aktiengesellschaft „Vinschgaubahn" die Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der eventuell in westlicher Richtung zu verlegenden Station Meran der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn über Naturns, Latsch, Schlanders, Laas, Eyrs und Schluderns nach Mals in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Dezember 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Konzessionärin die im Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Für die konzessionierte Eisenbahn wird vom Staate für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Konzessionsdauer die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von K 357.000 behufs der Sicherstellung der vierprozentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen obiger Frist zu tilgenden Prioritätsanlehens, dessen Nominalbetrag seinerzeit von der Staatsverwaltung zu beziffern sein wird, gewährt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis den garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

§ 3.

Von dem nach § 2 garantierten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesamte Anlagekapital während der Dauer der Konzession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung des Prioritätsanlehens hat hierbei jener der Aktien vorauszugehen.

§ 4.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden dokumentierten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und planmässigen Rückzahlung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig gestellten Erfordernisses Teilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Konzessionärin sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt hat.

---

*) Enthalten in dem am 11. Juli 1903 ausgegebenen LXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 142.

Wenn nach endgültiger Feststellung der Jahresrechnung, welche tunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so hat die Konzessionärin den erhaltenen Mehrbetrag sofort zu refundieren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 5.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung infolge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Prozent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantierte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses samt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hierbei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundierung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Konzession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung, zu welchem insbesondere auch die für die Einlösung zu leistende Entschädigung (§ 17) gehört, zu berichtigen.

§ 6.

Die allfälligen Kosten der Notierung der Effekten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von den für das aufzunehmende Prioritätsanlehen allenfalls zu bezahlenden Regiebeiträgen, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Steuer zu entrichten.

§ 7.

Der Bau der konzessionierten Eisenbahn ist binnen längstens vier Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Konzessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Konzessionärin nicht eingehalten werden sollten, kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 8.

Der Konzessionärin wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Konzessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Konzessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Konzessionsbedingnissen und der sonstigen zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der konzessionierten Bahn, insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 10.

Die Ausführung des Baues der konzessionierten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, beziehungsweise der von diesem hierzu delegierten Dienstesstelle.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und tunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

§ 11.

Die Konzessionärin ist berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen ein eventuell in Teilschuldverschreibungen zerlegtes, mit vier Prozent verzinsliches und binnen 76 Jahren vom Tage der Konzessionserteilung zu tilgendes Prioritätsanlehen in dem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Nominalbetrage (§ 2) aufzunehmen.

Die Begebung dieses Prioritätsanlehens hat nach den Anordnungen der Staatsverwaltung zu erfolgen.

Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitales der konzessionierten Bahn unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projektsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrates und der Kassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Kapitalsbeschaffung tatsächlich erwachsenen Kursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagekapitales noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Kontrollversammlungen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Konzessionärin bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der konzessionierten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Konzessionärin in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntnis gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Konzessionärin nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des sekundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Für die Beförderung der Zivilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Konzessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung der Konzessionärin geführt und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Konzessionärin zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und der Konzessionärin abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hierbei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, der Warenklassifikation und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zugunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit hat sich die Konzessionärin nach den aufzustellenden Betriebsbedingnissen, beziehungsweise nach den einschlägigen, im Betriebsvertrage zu treffenden Bestimmungen zu benehmen.

Die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten und hat die Konzessionärin sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 15.

Die Konzessionärin ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Teilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 16.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 7 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes infolge eines solchen Verschuldens der Konzessionärin nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Konzessionärin das im § 11 bezeichnete Prioritätsanlehen und allfällige sonstige von der Gesellschaft mit Genehmigung der Staatsverwaltung zur Bedeckung anrechenbarer Anlagekosten (§ 11, Absatz 4) aufgenommene Hypothekaranlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und überdies einen Betrag in der Höhe des im Zeitpunkte der Einlösung noch ungetilgten Aktienkapitales, abzüglich etwaiger Forderungen des Staates an aushaftenden Garantievorschüssen samt Zinsen (§ 5) nach seiner Wahl entweder in barem oder in Staatsschuldverschreibungen entrichtet.

Die Schuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notierten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigentum und in den Genuss der gegenwärtig konzessionierten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionärin bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung der Regierung mitgeteilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte an nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung an der Zustimmung des Spezialkommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Konzessionärin ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjekte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Konzessionärin dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Konzessionärin und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjekte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Konzession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der konzessionierten Bahn und des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionärin bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte und der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven in dem im § 17, Z. 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behält die Konzessionärin das Eigentum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Konzessionärin von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Der von der Staatsverwaltung bestellte Kommissär hat auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrates oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungierenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Konzession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantierenden Staatsschatzes nachteiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistieren; in einem solchen Falle hat jedoch der Kommissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzessionsurkunde, in den Konzessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von Judenau nach Kapellen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Zivil- und Hüttentechniker Hermann Schedl in Klein-Zell bei Hainfeld die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Station Judenau der k. k. Staatsbahnlinie St. Pölten—Tulln über Asperhofen, Neu- und Alt-Lengbach, Laaben, Hainfeld, Klein-Zell, Rohr im Gebirge, Schwarzau im Gebirge, Nasswald und Altenberg nach Kapellen zum Anschlusse an die k. k. Staatsbahnlinie Mürzzuschlag—Neuberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 25. Juni 1903. E.-M.-Z. 13.980/2.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Janów - Jaworów. (Projekte für die Hochbauten: Erteilung des Baukonsenses.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium erhaltenen Ermächtigung den Baukonsens für die projektierten Hochbauten der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Janów-Jaworów erteilt. [E.-M.-Z. 28.073.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Genehmigung der Situations- und Geleisepläne für die Stationen, bezw. Halte- und Ladestellen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien im Wege der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg vorgelegten umgearbeiteten Situations- und Geleisepläne für die Stationen, bezw. Halte- und Ladestellen Urzejowice, Krzeczowice, Kańczuga, Łopuszka wielka, Manasterz, Hadle szlarskie, Jawornik polski und Szklary, sowie den neu verfassten Situations- und Geleiseplan für die Anschlussstation Przeworsk der in Bauausführung begriffenen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) unter Festsetzung gewisser Aenderungen genehmigt. [E.-M.-Z. 26.412.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung der Teilstrecke Linzerstrasse—Huttengasse.) Am 17. Juni wurde die Teilstrecke Linzerstrasse—Huttengasse der städtischen Kleinbahnlinie Nr. 70, Konzession „von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse, Kendlerstrasse, Huttengasse und Enenkelgasse bis zur Thaliastrasse" dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Südbahn-Gesellschaft. (Stationsnamenänderung.) Ab 15. Juli wird die bisherige Benennung der auf der Linie Cilli—Wöllan gelegenen Station Schönstein in „Schönstein-Bad Topolschitz" abgeändert.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Neueinteilung der Sektion für Tarifangelegenheiten.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Tariffachsektion (V.C.) des Handelsministeriums in zwei Abteilungen geschieden. In die erste Abteilung gehören die Gütertarifangelegenheiten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Gesellschafts-Hauptbahnen und der Schiffahrtsunternehmungen, die Pflege des Lagerhauswesens und die Mitwirkung bei den Vertragsverhandlungen über Eisenbahnanschlüsse. Der zweiten Abteilung wurden die Personentarifangelegenheiten und jene der Gütertarife der Lokalbahnen zugewiesen.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Erhöhung des gesellschaftlichen Aktienkapitales.) Die Direktion der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat beschlossen, das Aktienkapital der Gesellschaft von 12 Millionen Kronen auf 14 Millionen Kronen zu erhöhen und zu diesem Zwecke 10.000 neue Aktien à K 200 Nominale zu emittieren. Zur Durchführung dieses vom kgl. ungar. Handelsminister genehmigten Beschlusses wird den Aktionären und Genussscheinbesitzern das Bezugsrecht in der Weise eingeräumt, dass nach je sechs Aktien oder Genussscheinen eine neue Aktie zum Kurse von K 265 ausgefolgt wird. Die neuen Aktien partizipieren bereits an dem Erträgnisse des Jahres 1904.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 12. Juni 1903, Z. 31.078, der Direktion der Firma „Losoncz vidékihelyi érdekü vasuti részvény társaság“ (Losonczer Regional-Lokalbahnen-Aktiengesellschaft in Budapest) für eine von der Station Zelene der gesellschaftlichen Hauptlinie Losoncz—Zelene—Poltár oder von deren Endstation Poltár ausgehende, bis Kokova führende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 23. Juni 1903, Z. 40.915, dem Zivilingenieur Michael Kugler und Konsorten für nachfolgend bezeichnetes normalspuriges Strassen-, bezw. Lokalbahnnetz, und zwar:

a) einerseits für eine von der Franz Josef-(Zollamts-)Brücke in Budapest ausgehende, bis Nagy-Kovácsi führende;
b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende, bis Hidekut, eventuell Solymár führende und so wie die Linie a) mit Dampfkraft zu betreibende Flügelbahn der Hauptlinie;
c) anderseits eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende und in südöstlicher Richtung bis zur Station Kelenföld der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Südbahnlinie Budapest—Kelenföld—Nagy-Kanisza—Pragerhof führende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Linie

auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 22. Juni 1903, Z. 31.497, dem Munizipium der kgl. Freistadt Szatmár-Németi für

a) eine von der Haltestelle Szatmár-Gözfürész, eventuell von der Station Szatmár-Németi der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und diese in der Endstation Mátészalka mit der Linie Nyiregiháza-Mátészalka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
b) eine von der projektierten Station Porcsalma der Linie a) abzweigende und diese in der Station Nagy-Karoly mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Szilágyságer Komitats-Lokalbahn Nagy-Károly—Zilah (Kolozsvar [Klausenburg]) verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 22. Juni 1903, Z. 37.913, dem k. u. k. Kämmerer Nikolaus Guyári in Szombathely (Stuhlweissenburg), dem Bernhard Rosenthal in Wien und der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma J. M. Deutsch in Szombathely für eine von der Station Szombathely der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ausgehende und diese in der Station Pinka-Mindszent mit der Lokalbahn Körmend—Pinka—Mindszent—Német-Ujvár verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 22. Juni 1903, Z. 37.945, der Budapester Firma „Magyar vasuti forgalmi részvény társaság (Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft) und Konsorten für

a) eine vom Kur- und Badeorte Sóstó-Fürdö nächst der Station Sóstó der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, bis Domrád führende;
b) eine von der projektierten Station Kótaj-Ibrány der Linie a) abzweigende, und diese in der Station Rakamaz nächst Tokaj (Komitat Zemplén) mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Das neue Güterbeförderungssystem.) Die im Interesse der Förderung des Güterverkehres getroffene und in der Durchbildung begriffene Neuordnung des Güterbeförderungswesens hat — den „H. N.“ zufolge — bereits erkennbare Fortschritte aufzuweisen. Durch Anwendung des neuen Systems sind zahlreiche Umladungen in Fortfall gekommen, was naturgemäss eine Verringerung des Arbeitsaufwandes zur Folge gehabt hat. Es hat sich ferner ein Minderbedarf an baulichen Einrichtungen und baulichen Ergänzungen ergeben. Endlich ist durch die systematische Ordnung der Zweckbestimmung und Durchführung der Güterzüge eine Verringerung an Arbeit erzielt worden, aus der ein keineswegs unbedeutender Erfolg auf finanziellem und allgemein wirtschaftlichem Gebiete zu erwarten steht. Diesen mit tunlicher Genauigkeit festzustellen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die kgl. Eisenbahn-Direktionen aufgefordert, vergleichsweise für den Zeitraum der letzten zwei Jahre zu ermitteln, wieviel Umladestationen bestanden haben, wobei sämtliche Punkte, auf denen umgeladen wurde, angegeben werden müssen, welcher Arbeitsaufwand bei dieser Zahl der Umladestationen erforderlich war, wieviel von ihnen beseitigt, wieviel in ihrer Zuständigkeit eingeschränkt sind und welcher Arbeitsaufwand unter den gegenwärtigen Verhältnissen nötig wird, wobei der an einzelnen Sammelplätzen etwa grössere Aufwand an Leistungen besonders erkennbar zu machen ist. Dabei werden sich auch in Fällen, wo es ohne Schwierigkeiten geschehen kann, Angaben ermöglichen lassen über die auch weitere Kreise interessierende Frage, wie viele Umladungen durch Anwendung des neueren Güterbeförderungssystemes dem Gute in wichtigen Verkehrsverbindungen erspart sind. Aus allen diesen Erhebungen wird sich mit annähernder Zuverlässigkeit das frühere und das jetzige Mass an Arbeit, sowie die gegenüber der verminderten Arbeit eingetretene Einschränkung der Arbeitskräfte feststellen lassen. Ist eine solche Einschränkung trotz Verminderung der Arbeitsmenge nicht eingetreten, so wird der tatsächliche Mehrverbrauch an Arbeitskraft gegenüber dem rechnungsmässigen Minderbedarfe im einzelnen genau zu ermitteln und zu begründen sein. Die hiernach vorzunehmenden Untersuchungen werden ein abschliessendes Urteil gestatten, ob die zur Förderung des Güterverkehres getroffenen Massnahmen, einschliesslich der Umgestaltung des Fahrplanes durch Anwendung des neueren Betriebssystemes, zweckdienlich durchgeführt sind, ob und welche finanzielle Erfolge damit erzielt und insbesondere auch, ob zugleich mit den für manche Dienststelle eingetretenen Entlastungen auch entsprechende Ersparnisse durch Verminderung der Arbeiterzahl u. s. w. herbeigeführt sind.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Danzig: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Juli erhielt die an der Bahnstrecke Danzig—Stolp gelegene Haltestelle „Rahmel“ die nähere Bezeichnung „Rahmel-Sagorsch“ und die an der Bahnstrecke Bütow—Lauenburg gelegene Haltestelle „Wussow“ die nähere Bezeichnung „Wussow Kreis Lauenburg i. Pm.“

Frankreich. (Eröffnung der Linie Salon—Calade.) Im Bereiche des Netzes der Hauptbahn Paris—Lyon—Mediterranée wurde am 28. Juni 1903 eine von der Station Salon der Linie Avignon—Salon—Pertuis(—Marseille) ausgehende, 33 km lange, bis La Callade führende normalspurige Linie mit den Stationen Lurian, Pélisanne, Bonrecneil, Lambesc, St. Cannat und Lignage-Rognes mit Dampfbetrieb eröffnet, welche im Bereiche des Departements Var die Linie Avignon—Salon—Calade in der Station La Calade mit der gesellschaftlichen Hauptlinie Lyon—Grenoble—La Calade—Aix—Marseille verbindet.

— (Beleuchtung der Bahnhöfe mit Spiritusgas.) Die Direktion der Westbahn hat mit der Einführung der Alkohol-(denaturierten Spiritus-)Beleuchtung der Bahnhöfe jener Stationen ihres Netzes, in deren Nähe weder Zentralstationen zur Erzeugung von elektrischem Lichte noch Kohlengasfabriken bestehen, und zwar vorerst in Stationen des Extravillans von Paris, ferner ihrer Linien im Bereiche der Normandie, woselbst die Spirituserzeugung in grossem Massstabe betrieben wird, begonnen. Der Preis dieses Beleuchtungsstoffes stellt sich wesentlich wohlfeiler als der von Petroleum, und schliesst die konstruktive Beschaffenheit der hierzu verwendeten Apparate jedwelche Gefahr einer Explosion aus.

Verschiedene Mitteilungen.

Steyrtalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai fand in Steyr unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Viktor Stigler und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Dr. Adolf Ritter v. Pitner die diesjährige 15. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Steyrtalbahn-Gesellschaft statt. — An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 948 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 194.180·40 (gegen K 206.267·95 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 1784·99 (K 1810·73), die Betriebsausgaben K 159.904·24 (K 168.576·87), die sonstigen Auslagen K 16.034·14 (K 17.536·58) und der Betriebsüberschuss K 20.027·01 (K 21.965·23). Zuzüglich des Gewinnvortrages pro K 7608·15 (K 3196·09) und abzüglich eines Betrages von K 3028·44 (K 2891·71) zur Amortisierung des Hochwasserdarlehens, sowie der Zinsenausgaben per K 11.928·37 (K 11.865·46) verblieben K 12.678·35 (K 10.404·15) als Gewinn. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss sie aus dem Gewinne K 1600 (K 1946) für die Aktientilgung, K 1100 (K 850) für die Dotierung des Betriebs-Reservefonds zu verwenden und den Rest per K 9978·35 (K 7608·15) auf neue Rechnung vorzutragen. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

[E.-M.-Z. 30.081.]

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen nachstehende, im Materialmagazine Salzburg lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar: **Kautschuk- und Hanfwarenabfälle, altes Eisen-Plattenblech, diverse Stahl- und Alteisen-Sorten, Bruchmessing, Bruchmetall, Metallspäne, altes Kupfer und Kupferspäne, alte Tyres, Gusseisen-Bohrspäne, Bruchzink.**

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches samt den Bedingnissen für den Verkauf von Altmaterialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann. Die Offerte sind samt den etwaigen Beilagen pro Bogen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert auf Altmaterial“ bis längstens 30. Juli 1903, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck einzubringen. Die Offerteröffnung findet am 31. Juli 1903, 10 Uhr vormittags, statt.

Die Preisanbote dürfen nur loko Wage Materialmagazin Salzburg erstellt werden. Gleichzeitig mit dem Offerte sind 10 Prozent der Kaufsumme als Vadium bei der Kassa der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion zu erlegen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Teiles desselben anzunehmen oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Die Offerenten haben mit ihren Anboten durch 6 Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion beabsichtigt nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernde Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Offertkonkurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech, auch Blechabfälle, bis 5 mm Stärke	10.000
2	Alte Siederohre	10.000
3	Altes Plattenblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	3.940
4	Alter Eisendraht und Drahtgewebe	200
5	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	20.000
6	Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken, u. zw. 8 Herzstücke	3.797
7	Altes Gusseisen (alte Bremsklötze)	40.000
8	Pauscheisen, unverbrannt	50.000
9	Pauscheisen, verbrannt	10.000
10	Zerreneisen	15.000
11	Alte Stahlradreifen mit Nut, Tiegelflussstahl	25.737
12	„ „ „ „ Martinstahl	3.100
13	„ „ ohne „ „	3.467
14	Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	972
15	Gusseisen-Bohrspäne	1.000
16	Schmiedeisen und Stahldrehspäne	50.000
17	Alter Stahl in grösseren Stücken (Flussstahl), 5 Herzstücke	2.153
18	Alter Blattfederstahl	2.000
19	Alter Volutfederstahl	4.000
20	Zerrenstahl	500
21	Gewöhnliches Bruchmessing	400
22	Bruchmetall (Rotguss ohne Einguss)	3.000
23	Altes Packfong	70
24	Kupferspäne	105
25	Metallspäne von Rotguss	790

Die diesbezüglichen Angebote sind unter Benützung des vorgeschriebenen Offertformulares, mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, unter Anschluss eines unterschriftlich anerkannten, ebenfalls gestempelten Exemplares der Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen unterschrieben, mit einer das Offert als solches kennzeichnender Ueberschrift versehen, versiegelt und frankiert, bis zum **30. Juli 1903, 12 Uhr mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion einzureichen.

Um 10 Uhr vormittags erfolgt am nächsten Tage die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Offerenten zugegen sein können.

Vor Ueberreichung des Offertes ist bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktionskassa ein Vadium von 10 Prozent der Kaufsumme in barem oder in Wertpapieren zu erlegen.

In dem Offerte ist die Nummer des Erlagscheines anzugeben.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder nur auf einen beliebigen Teil desselben erstrecken, und sind die Preise pro je 100 kg loko Wage ab Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Die bezüglichen Offertformulare, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion erhältlich.

Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerierten Menge oder nur auf Teilquantitäten zu berücksichtigen oder auch ganz abzulehnen.

Stanislau, im Juli 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf Lieferung von Gaskohle, Schmiedekohle, Schmelzstückkoks und Würfelkoks für Schmiedezwecke, Steinkohle für Zimmerbeheizung und für das Elektrizitätswerk in Wien (Heiligenstadt).

Die Lieferung des Bedarfes der k. k. Staatsbahn-Direktion **Wien** an nachstehenden Brennmaterialien, und zwar:

2100 t Ostrauer oder Littitzer Gaswürfelkohle, 210 t Nürschaner Plattenkohle } für die Gaserzeugung in der Gasanstalt Wien I

420 t Schmiedekohle;
50 t Schmelzstückkoks;
420 t Würfelkoks für Schmiedezwecke;
6200 t Steinkohle für Zimmerbeheizung;
3200 t Steinkohle für das Elektrizitätswerk in Wien (Heiligenstadt)

für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904 wird im Wege schriftlich an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzubringender Offerte vergeben.

Es können beliebige Sorten an Kohle offeriert werden, in allen Fällen ist jedoch die Sorte, sowie die Maschen- (Loch-) Weite des für dieselbe in Verwendung stehenden Siebes anzugeben, ferner aus welchen Schächten die Kohle gefördert wird, ob selbe in gewaschenem oder ungewaschenem Zustande, und in welcher Korngrösse die offerierte Kohle geliefert wurde. Bei den offerierten Kokssorten ist die Provenienz derselben im Offerte beizufügen.

Ausser dem offerierten Quantum ist der Preis pro Tonne in Kronen und Hellern franko Waggon der Abstellstation, welche eine Station der k. k. österr. Staatsbahnen sein muss, inklusive aller Spesen, und zwar zerlegt in Grubenpreis und Frachtspesen unter Angabe eventueller Refaktien, im Offerte zu notieren.

Die Offerte können sich entweder auf das gesamte Bedarfsquantum oder nur auf Teile desselben erstrecken.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen. Die der Offertstellung zugrunde zu legenden allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die zu benützenden Offertformulare können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien behoben werden oder werden den Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt, mit der Aufschrift „Offert zur Lieferung von Gaskohle, Schmiedekohle, Schmelzstückkoks und Würfelkoks für Schmiedezwecke, Steinkohle für Zimmerbeheizung und für das Elektrizitätswerk“ versehen, bis längstens **1. August 1903, mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien abzugeben und haben die Offerenten während eines Zeitraumes von 6 Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, für die Einhaltung der Offerte verbindlich zu bleiben.

Offerte, welche nach Ablauf des Einreichungstermines einlangen oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen beabsichtigt die Lieferung nachbenannter Einrichtungen für die Werkstätte Pilsen im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz zu vergeben, und zwar:

1 Lokomotivräder-Drehbank,
1 Garnitur Wagen-Hebeböcke mit elektrischem Antriebe,
1 Schrauben-Schneidmaschine,
1 Drehbank,
Verschiedene Hilfsmaschinen für Spengler,
1 Laufkran,
1 Pressluftanlage,
2 transportable Bohrvorrichtungen,
1 Späne-Sortiermaschine,
2 Schleif- und Poliermaschinen,
2 Leitspindel-Drehbänke,
1 Siederohr-Bearbeitungsmaschine,
2 Schmirgel-Schleifmaschinen,
1 Leimkochapparat,
1 Wärmeplatte,
5 Präzisionsuhren,
2 Kippwagen.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der Offertformulare, welche verwendet werden müssen, zu erfolgen. Diese Behelfe können bei der Abteilung 4 der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden. Auch können bei diesem Amte die nötigen Pläne eingesehen werden.

Die Offertpreise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatslinien erfolgen kann, inkl. aller Nebenspesen zu erstellen.

Dem Offerte sind kotierte Zeichnungen, sowie detaillierte Beschreibungen der offerierten Gegenstände beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Teil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen.

Die vorschriftsmässig gestempelten und versiegelten, mit Zeichnungen und Beschreibungen der offerierten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift:

„Offert für die Lieferung von maschinellen Einrichtungen für die Werksätte Pilsen“ versehen, bis längstens **10. August 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen einzubringen.

Die kommissionelle Eröffnung der Offerte findet bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen an demselben Tage um 3 Uhr nachmittags statt.

Jeder Offerent hat das Recht, der kommissionellen Offerteröffnung persönlich oder durch einen mit schriftlicher Vollmacht versehenen Vertreter beizuwohnen.

Es finden nur solche Offerte Berücksichtigung, die von jenen Fabrikanten stammen, welche die gegenständlichen Einrichtungen selbst erzeugen, bezw. durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

Die Offerenten haben bis zur Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums im Worte zu bleiben.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass die k. k. Staatsbahnverwaltung trotz der Ueberreichung eines Offertes zu keinerlei Bestellungen verpflichtet werden kann.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Der Ersteher einer Lieferung hat binnen acht Tagen nach Erhalt des Bestellschreibens eine unverzinsliche Kaution im Betrage von fünf Prozent der Vertragssumme zu erlegen.

Pilsen, am 10. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen.

Aufhebung der getroffenen Massregeln hinsichtlich der Lieferfrist und Erhöhung des Wagenstandgeldes anlässlich der Behebung der Verkehrsstockung in Plauen-Neundorf i. V.

Nachdem die Verkehrsstockung in Plauen-Neundorf i. V. beseitigt ist, werden die in der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 getroffenen Massregeln wegen Verlängerung der Lieferfrist und Erhöhung des Wagenstandgeldes wieder ausser Kraft gesetzt.

Dresden, am 10. Juli 1903. [688]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Nachtrag I zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2.

Am 1. August 1903 erscheint der Nachtrag I zum Tarife, Teil II, Heft 2, enthaltend Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Tarifes und Kilometerzeigers.

Dieser Nachtrag tritt mit 1. August 1903, rücksichtlich des Kilometerzeigers, Abschnitt A, mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Lemberg—Sambor in Gültigkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von K 1·20 erhältlich.

Wien, am 8. Juli 1903. [689]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Druckfehler-Berichtigung.

Der auf Seite 78 des vom 1. Jänner 1902 gültigen Ausnahmetarifes für obgenannten Kohlenverkehr für die Relation Dassnitz—Maria-Kulm—Tepl enthaltene Frachtsatz ist mit sofortiger Gültigkeit von 340 Heller auf **440** Heller richtig zu stellen.

Wien, am 8. Juli 1903. [690]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Nachtrag I zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3.

Am 1. August 1903 gelangt der Nachtrag I zum Tarife, Teil II, Heft 3, zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. den Tarif der Lokalbahn Kaschitz-Schönhof-Radonitz (Kaschitz-Schönhof-Radonitz-Duppau), sowie den Tarif der Kaadener Lokalbahnen,
II. den Tarif der Lokalbahn Schweissing-Haid,
III. Aenderungen, bezw. Ergänzungen.

Dieser Nachtrag tritt bezüglich der
Pos. I mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kaaden—Willomitz,
Pos. II mit dem Tage der Betriebseröffnung,
Pos. III mit dem 1. August 1903 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit dem 15. September 1903
in Gültigkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 9. Juli 1903. [691]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Fahrpreisermässigung für Arbeiter und Arbeiterinnen bei gemeinsamen Fahrten auf Entfernungen über 100 km.

Vom 1. August 1903 angefangen werden sowohl auf dem Hauptbahnnetze, als auch auf der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz Arbeiter und Arbeiterinnen der nachstehend angeführten Kategorien, welche sich mit Arbeitsbüchern, Heimatscheinen, Reisepässen oder sonstigen auf Namen lautenden behördlichen Legitimationen als solche sowohl bei der Kartenlösung, als auch bei der Kartenrevision während der Fahrt ausweisen, bei gemeinsamen Fahrten in grösserer Anzahl, mindestens in solcher von 10 Personen, auf Entfernungen über 100 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in der III. Wagenklasse der Personen- und gemischten Züge gegen Zahlung des halben Fahrpreises befördert.

Bei Arbeitertransporten der gedachten Art von weniger als 10 Personen, bezw. bei Fahrten auf kürzere Entfernungen als 101 km kann diese Gebührenberechnung Anwendung finden, wenn die Gebühren für 10 Personen, bezw. für 101 km gezahlt werden.

Im Verkehre mit Prag St.E.G., für welchen ein Ausnahmetarif besteht (s. Seite 14 und 15 des Lokal-Personentarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1903), sind der Gebührenberechnung die bezüglichen, in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Fahrpreise zugrunde zu legen; als geringste Gebühren haben in diesem Falle jene für Prag St.E.G.—Michelob zu gelten, und es können demnach die letzteren auch im Verkehre zwischen Prag St.E.G. und den vor Michelob gelegenen Stationen, einschliesslich der Station Rakonitz und den Stationen der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz, angewendet werden, wenn sich die normalen Gebühren für die betreffende vorgelegene Station höher stellen.

Anspruch auf diese Fahrpreisermässigung haben folgende Kategorien von Arbeitern und Arbeiterinnen, und zwar:

a) Gehilfen (ausgenommen Werkführer, Mechaniker, Faktoren, Buchhalter, Kassiere, Expedienten, Zeichner, Chemiker, Baupoliere, Aufseher u. dgl.), welche nicht im Jahres- oder Monatsgehalte stehen;
b) Fabriksarbeiter;
c) Lehrlinge;
d) land- und forstwirtschaftliche Arbeiter;
e) Bergarbeiter und
f) Taglöhner.

Prag, am 7. Juli 1903. [692]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines Rollfuhrdienstes vom Nordbahnhofe in Brünn.

Vom 1. August 1903 an werden die auf dem Nordbahnhofe in Brünn anlangenden Eil- und Frachtgüter auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und der korrespondierenden Bestimmungen anderer Reglements durch die Firma Gerstmann & Lindner, k. und k. Hofspediteure, ohne vorherige Avisierung zugestellt werden.

Hierfür wurde folgender Tarif erstellt:

Post-Nr.	Vom Nordbahnhofe in Brünn	Eilgüter				Frachtgüter	
		bis einschliesslich 10 kg	bis einschliesslich 25 kg	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je angefangene 10 kg mehr	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je angefangene 50 kg mehr
		Heller für den Frachtbrief und die Sendung					
1.	in den I. Gemeindebezirk, mit Ausnahme des Spielberges, auf die Zeile bis zum Linienamte, auf das Theresien- und Zollhausglacis, in den III. Gemeindebezirk bis zum Zwittaflusse, mit Ausschluss des Schlachthauses samt Nebenanlagen	20	24	32	4	22	12
2.	in den IV. Gemeindebezirk bis zum Linienamte Schreibwaldstrasse und zum Schwarzaflusse	24	28	40	6	26	14
3.	in den II. Gemeindebezirk bis zum Linienamte Neugasse, mit Ausnahme der Zeile bis zum Linienamte, des Theresien- und Zollhausglacis, des an die Parkstrasse, Huttergasse, Franz Josefstrasse und an den Zwittafluss grenzenden, bis nach Hossowitz und Königsfeld reichenden oberen Stadtteiles, des Beamtenheimes und von Obrowitz	30	34	48	8	32	16
4.	in den II. Gemeindebezirk ab Linienamt Neugasse, in den III. Gemeindebezirk jenseits des Zwittaflusses, in den IV. Gemeindebezirk vom Linienamte Schreibwaldstrasse und jenseits des Schwarzaflusses, in den an die Parkstrasse, Huttergasse, Franz Josefstrasse und an den Zwittafluss grenzenden, bis nach Hossowitz und Königsfeld reichenden oberen Stadtteil, in das Beamtenheim, in das Schlachthaus samt Nebenanlagen, nach Obrowitz und auf den Spielberg	34	38	56	10	36	22

Für sperrige Güter, eiserne Kassen und Klaviere ist die eineinhalbfache Abstreifgebühr zu berechnen.

Die Abstreifgebühren gelten für die Abstreifung nach ebenerdigen Lokalen oder zum Hause, soweit mit Fuhrwerk zu gelangen ist.

Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Lokalen, in höhere Stockwerke und in Keller ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg wiegen und durch einen Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 20 Heller für angefangene 50 kg zu bezahlen.

Für das Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorgekommene Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Die Gebühr für das tarifmässige, durch die Bahn zu besorgende Auflegen der Frachtgüter auf die Fuhrwerke ist in den vorgenannten Gebühren nicht enthalten.

Von dem der Eisenbahn gemäss § 70 des österr. Eisenbahn-Betriebsreglements (bezw. der korrespondierenden Bestimmung anderer Reglements) zustehenden Rechte, die der Rollfuhrunternehmung zur Zustreifung übergebenen, von den Empfängern nicht angenommenen oder unbestellbaren Güter der Rollfuhrunternehmung auf Lager zu geben, wird in Brünn Gebrauch gemacht werden.

Für die der Firma Gerstmann & Lindner, k. u. k. Hof-Spediteure, von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Lager gegebenen Güter kann die Firma Gerstmann & Lindner, k. u. k. Hof-Spediteure, von den Parteien beanspruchen:

a) Für das Lagern, einschliesslich der Haftung für Feuerschäden (vis major ausgenommen) für die Sendung und je angefangene 100 kg:
   1. bis zu 8 Tagen . . . . 40 Heller
   2. über 8 Tage für jeden angefangenen Monat . . . . 100 „

b) Für die Vorauslagung von Fracht vom verausgabten Betrage 1/2 Prozent für den Monat, wobei die drei ersten Tage der Lagerung (der erste als ganzer gezählt) ausser Betracht bleiben.

Von diesem Rollfuhrdienste sind nebst einer Reihe anderer, in einer besonderen Kundmachung bezeichneten Güter Wagenladungen überhaupt, sowie Güter für solche Parteien ausgeschlossen, welche auf Grund einer vorschriftsmässigen Erklärung die Avisi abholen oder die Avisi oder Güter durch eine dritte Person abholen lassen oder eine schriftliche Erklärung abgeben, dass die Zustellung der Güter durch die Rollfuhrunternehmung nicht stattzufinden habe.

Eine solche Erklärung ist an die Güterabfertigungsstelle der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Brünn zu richten.

Die Rollfuhrunternehmung ist auch verpflichtet, über besonderen Auftrag der Parteien unter ihrer ausschliesslichen Haftung die Zustreifung von Gütern zum Bahnhofe zu besorgen.

Die näheren Bestimmungen sind der besonderen Kundmachung in der Station Brünn zu entnehmen.

Wien, am 13. Juli 1903. [693]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern, betreffend die Dienstanweisung Nr. 3 zu Teil II, Heft 1.

1. Die auf Seite 5 der Dienstanweisung Nr. 3 zu Teil II, Heft 1, im Stationstarife für Pilsenetz enthaltenen Frachtsätze gelten nicht für Pilsenetz (k.k.St.B.), sondern für Schönbrunn (K.F.N.B.).

2. In der in Nr. 77 dieses Blattes vom 9. Juli 1903 auf Seite 1785 sub [682] enthaltenen Kundmachung ist bei Punkt 2 „Aufnahme der Stationen Schönbrunn (K.F.N.B.), Pilsenetz (k.k.St.B.) etc." die Station „Pilsenetz (k.k.St.B.)" zu streichen.

Wien, am 11. Juli 1903. [694]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Berichtigung von Kartierungssätzen.

In den vom 1. April 1898 gültigen Kartierungssätzen nach und von Ebenfurth Landesgrenze für den direkten Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn anderseits ist auf Seite 7 in der Relation Kitzbühel—Ebenfurth Landesgrenze der Frachtsatz des Spezialtarifes 3 und Ausnahmetarifes I von 158 Heller auf **108** Heller pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 11. Juli 1903. [695]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. Februar 1897.

Druckfehler-Berichtigung.

Der Frachtsatz der Stückgutklasse II Kaiserslautern Hauptbhf.—Ried (Seite 11 des Nachtrages I) ist von Mk. 7·19 auf **Mk. 5·19 für 100 kg** zu berichtigen.

Wien, am 6. Juli 1903. [696]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899.

Abänderung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1903 sind die auf Seite 50 des Nachtrages VI zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 57 (Kaolin, Thon etc.) von Wildstein nach Holenbrunn in der Abteilung I, bezw. IIa und b von Mk. 0·31 **auf Mk. 0·27 für 100 kg** abzuändern.

Wien, am 10. Juli 1903. [697]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 4, vom 1. Dezember 1898.

Einbeziehung der Artikel „Friesen und Friesbrettchen zu Fussböden".

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1903 finden die Frachtsätze des obenbezeichneten Tarifes auch Anwendung auf Artikel „Friesen und Friesbrettchen zu Fussböden".

Wien, am 7. Juli 1903. [698]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Verkehrsstörung zwischen Skawina und Oświęcim.

Infolge Hochwassers ist der Verkehr auf der Linie Oświęcim—Podgórze—Płaszów zwischen den Stationen Skawina und Oświęcim auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Für die Dauer dieser Unterbrechung werden die aufgegebenen Güter über die Hilfsroute via Krakau instradiert.

Krakau, am 11. Juli 1903. [699]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrseinstellung.

Infolge Hochwassers wurde der Gesamtverkehr in den Strecken Liptó-Ujvár—Kiszucza-Ujhely, sowie Kralován—Szuchahora am 11. Juli 1903 bis auf weiteres eingestellt.

Der Personenverkehr wird in der Strecke Zsolna—Kiszucza-Ujhely mittels Umsteigens aufrecht erhalten.

Budapest, am 12. Juli 1903. [700]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle St. Jodok.

Am 20. Juli 1903 wird in der auf der Linie Kufstein—Ala zwischen den Stationen Steinach und Gries gelegenen Personenhaltestelle St. Jodok die Fahrkartenausgabe, die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung, ferner der Gepäcksgutdienst von, bezw. der Eilgutdienst nach dieser Haltestelle eingeführt.

Wien, am 8. Juli 1903. [701]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Verschiebung des Einführungstermines von Nachträgen zum Tarife vom 1. Jänner 1903.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 74 vom 2. Juli 1903 angekündigten Nachträge (Nachtrag IV zum Tarife, Teil I, Abteilung B, und Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 1 a) gelangen nicht mit 1. August 1903, sondern erst mit 1. September 1903 zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge können ab 15. Juli 1903 von der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu den im vorbezeichneten Verordnungs-Blatte angeführten Preisen bezogen werden.

Wien, am 9. Juli 1903. [702]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

9. Juli. In der Strecke Schladming—Mandling der Linie Selzthal—Bischofshofen wurde infolge Vermurung des Bahnkörpers durch Hochwasser der Güterverkehr seit 10 Uhr abends eingestellt. Der Personen-, Gepäcks, Eilgut- und Postverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

10. Juli. In der Strecke Gstadt—Kienberg-Gaming der Ybbstalbahn und in der Strecke Kienberg-Gaming—Scheibbs wurde wegen Hochwassers der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

10. Juli. In der Strecke Torskie—Worwolińce der Linie Biała czortkowska — Zaleszczyki wurde infolge eines Wolkenbruches der Güterverkehr neuerdings eingestellt. Der Personenverkehr wird mit den Zügen 3656 und 3657 mittels Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

10. Juli. In der Strecke Traun—Nettingsdorf der Kremstalbahn wurde wegen Dammunterwaschung der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

10. Juli. Wegen Hochwassers wurde der Gesamtverkehr in der Strecke Oberlindewiese—Ziegenhals mit dem Zuge Nr. 15, in der Strecke Niklasdorf—Zuckmantel mit dem Zuge Nr. 1151, in der Strecke Niederlindewiese—Barzdorf mit dem Zuge Nr. 811, in der Strecke Haugsdorf Weidenau—Stadt Weidenau mit dem Zuge Nr. 992, in der Strecke Hennersdorf—Ziegenhals mit dem Zuge Nr. 1812, in der Strecke Röwersdorf—Hotzenplotz mit dem Zuge Nr. 2154, in der Strecke Erbersdorf—Würbenthal mit dem Zuge Nr. 1752, in der Strecke Barzdorf—Jauernig und Barzdorf—Heinersdorf mit den Zügen Nr. 1058/815, sowie in der Strecke Bransdorf—Troppau eingestellt; wegen Hochwassers wurde ferner auch der Güterverkehr in der Strecke Mährisch-Schönberg—Oberlindewiese eingestellt.

11. Juli. Wegen Hochwassers wurde in der Strecke Skawina—Oświęcim und wegen Dammrutschung in den Strecken Skawina—Sucha—Saybusch, Trzebinia—Skawce und Chabówka—Zakopane der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

11. Juli. In der Strecke Gstadt—Opponitz der Ybbstalbahn wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

12. Juli. In der Strecke Scheibbs—Kienberg-Gaming wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

11. Juli. In der Strecke Bransdorf—Troppau wurde mit dem Zuge Nr. 1501 der Gesamtverkehr, in der Strecke M.-Schönberg—Hannsdorf mit dem Zuge Nr. 51, in der Strecke Barzdorf—Jauernig und Barzdorf—Heinersdorf mit dem Zuge Nr. 1053 der Güterzugsverkehr wieder aufgenommen.

Dagegen wurde in der Strecke Niederlindewiese—Goldenstein mit dem Zuge Nr. 13 der Gesamtverkehr eingestellt.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

10. Juli. Wegen drohender Dammrutschung in km 65·4 der Strecke Chrast—Skutsch wurde um 5 Uhr nachmittags der Güterzugsverkehr auf circa 24 Stunden eingestellt.

11. Juli. In der Strecke Chrast—Skutsch wurde mit dem Zuge Nr. 212 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

10. Juli. Wegen Hochwasserschäden wurde in den Strecken Paskau—Lipina-Karlshütte, Kozy—Kenty und auf der Lokalbahn Krasna—Rožnau der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Ausland.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Einführung von Nachträgen.) Folgende Nachträge zum Teile II A, enthaltend die deutschen Schnittsätze vom 1. April 1901, treten mit Gültigkeit vom 15. Juli 1903 in Kraft:

Nachtrag IV zum Hefte 1,
" IV " " 4,
" V " " 6,
" V " " 7 und
" VII " " 8.

Dieselben können von der Drucksachen-Verwaltung der kaiserlichen General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Abfälle von Baumwolle etc.) Mit sofortiger Wirkung wird für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten in Ladungen von mindestens 10.000 kg ein neuer Ausnahmetarif eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterstellen.

Direkter Güterverkehr mit den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Station Stockau für den unbeschränkten Güterverkehr und Stationsnamenänderung.) Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete bayerische Station Stockau ist am 1. Juli 1903 für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Die bayerische Station Schwarzenbach i. Oberpf. führt nunmehr die Bezeichnung: Schwarzenbach b. Pressath.

Bayerisch-Sächsischer Verbandsverkehr (Heft 1 und 2). (Einbeziehung der Station Heising.) Vom 15. Juli 1903 an wird die bayerische Station Heising in den obgenannten Verbandsverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die um 26 km erhöhten Entfernungen der Station Memmingen zugrunde gelegt.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner und Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einführung des Nachtrages III.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1903 wird in den vorbezeichneten Verkehren je der Nachtrag III eingeführt, der neue und ermässigte Frachtsätze, sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält. Die neuen Nachträge sind zum Preise von 10 bis 20 Pfennig für das Stück bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Berlin - Stettin - Nordostdeutscher Gütertarif (I/III). (Einbeziehung der Station Neumühl-Kutzdorf.) Mit Gültigkeit vom 6. Juli 1903 wurde die Station Neumühl-Kutzdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Stettin als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl u. s. w. des obgenannten Gütertarifes einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Gruppentarif I und Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif (I/III). (Entfernungskürzungen.) Infolge Eröffnung der Teilstrecke Falkenburg i. Pomm.—Polzin der Nebenbahn Falkenburg i. Pomm. - Polzin - Gramenz zum 15. Juli 1903 treten in mehreren Stationsverbindungen des Gruppentarifes I (Bromberg, Danzig, Königsberg) und des Berlin-Stettin-Nordostdeutschen Gütertarifes (I/III) Entfernungskürzungen ein.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Stettin. (Einführung neuer, teilweise ermässigter Frachtsätze.) Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1903 treten neue, bezw. teilweise ermässigte Frachtsätze im vorbezeichneten Verkehre nach den Stationen der verstaatlichten, in die Verwaltung der kgl. Eisenbahn-Direktion Stettin übergegangenen Altdamm-Kolberger Eisenbahn in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Offert-Ausschreibung

auf Lieferung mineralischer Kohle für Lokomotivbetrieb und von Koks.

Bei der gefertigten Direktion gelangt die Lieferung des Bedarfes an Steinkohle und Koks für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904 zur Vergebung.

Der Bedarf beläuft sich für diese Zeitperiode auf:

155.000 Tonnen Steinkohle für Lokomotivbetrieb,
1.400 „ Schmiedekohle,
350 „ Schmelzkoks (Stück und Würfel).

Es können beliebige Sorten offeriert werden. In allen Fällen ist jedoch der Gewinnungsort (Grube, Schacht etc.) und die Sorte, ob in gewaschenem oder ungewaschenem Zustande, ferner die Korngrösse, bezw. bei Förderkohle das Mischungsverhältnis der offerierten Kohle anzugeben.

Ausser dem offerierten Quantum ist der Preis der Kohle, bezw. des Koks pro Tonne franko Waggon der Abstellstation, Grube, Grubenstation oder einer Station der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anzugeben, in letzterem Falle getrennt nach Grubenpreis und Frachtspesen, unter Angabe bestehender oder zu erlangender Frachtbegünstigungen. Weiters ist die Qualität der offerierten Kohle derart zu bezeichnen, indem der Offerent diejenige Wassermenge angibt und garantiert, welche im Lokomotivbetrieb 1 kg der betreffenden Kohle im Durchschnitte zumindest verdampfen wird. Diese Verdampfungsfähigkeit wird nur mit den von der Oesterreichischen Nordwestbahn durchzuführenden Proben festgestellt und ist der Durchschnitt von drei in ein und demselben Monate gemachten Erprobungen für die ganze im gleichen Monate gelieferte Kohlenmenge massgebend.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder nur eines Teiles desselben reflektierenden Firmen haben ihre vorschriftsmässig verfassten und mit einem Exemplar der anerkannten Lieferungsbedingnisse versehenen Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone zu versehen sind, bis zum **30. Juli 1903, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Das das Offert enthaltende Kuvert ist mit der Aufschrift „Offert auf Lieferung von Lokomotivkohle“ zu versehen.

Die Offerenten haben für die Einhaltung der Offerte bis zum 30. Oktober 1903 verbindlich zu bleiben.

Die im Art. 11 unserer Lieferungsbedingnisse erwähnte Kaution ist nicht als Vadium mit dem Offerte, sondern erst nach etwa stattgefundener Zuweisung einer Lieferung zu erlegen.

Offerte, welche nach dem vorstehenden Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 6. Juli 1903.

Die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des in der Zeit vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904 erforderlichen Bedarfes an **feinkörniger Schmiedekohle, circa 500 t à 1000 kg,** sowie **100 t Ia Stückkoks für Werkstättenzwecke** wird im Offertwege vergeben.

Die der Offertstellung zugrunde zu legenden allgemeinen Lieferungsbedingnisse als auch die erforderlichen Offertformulare können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion behoben werden, bezw. werden dieselben dem Offerenten gegen Einsendung des Portos zugesendet.

Die auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte sind samt Beilagen, vorschriftsmässig gestempelt, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Schmiedekohle und Koks“ bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion **bis längstens 1. August 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen zu notieren.

Die Lieferung der ausgeschriebenen Materialien wird in der Zeit vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 1. August 1903, um 2 Uhr nachmittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Stanislau, im Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien wird für die Zeit, vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 im Offertwege vergeben, und zwar:

Ostrauer Gasstückkohle	**1500**	**Tonnen**
Littitzer Gasstückkohle	**200**	„
Nürschaner Plattenstückkohle . . .	**300**	„
Schmiedekohle	**140**	„
Koks	—	„

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare benützt werden müssen, sind pro Bogen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung von Gaskohle, bezw. Schmiedekohle und Koks“** bis längstens **1. August 1903, 12 Uhr mittags,** einzusenden.

Die Preise sind franko Waggon einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen zu notieren.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 3. August 1903, 10 Uhr vormittags, stattfindenden Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Die allgemeinen, sowie die besonderen, auf die Ausschreibung bezughabenden Bedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion einzusehen und können dort behoben werden, oder werden gegen Einsendung des Portos zugesendet

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles derselben anzunehmen oder ganz abzulehnen.

Bei Lieferungszuschlag ist über Verlangen der k. k. Staatsbahn-Direktion eine Kaution von 10 Prozent des Lieferungswertes gemäss Art. 7 der allgemeinen Bedingnisse für die Offertstellung und Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen zu erlegen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben mit ihren Anboten durch 6 Wochen vom Einreichungstermine an im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1660	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 9 (Holz etc.) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Teil II, Heft 2	Frantschach-St. Gertraud	Schwarza bei Rudolstadt (Thüringen)	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 9 geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 20. Juli 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 178		Im Kartierungswege		
				Reichenfels-St. Peter						168				
				St. Leonhard						171				
				St. Stefan						181				
				Twimberg						174				
				Wiesenau						173				
				Wolfsberg						179				
1661	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klassen I, II und A	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Von oder nach	nach oder von	Frachtgut, Klasse I, bei Frachtzahlung für: Mengen unter 5000 kg	I, mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	I, mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	II, Mengen unter 5000 kg	II, mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	II, mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	A, mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	A, mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze in Heller für 100 kg							
Görkan k.k.St.B.	Deutschbrod Oe.N.W.B.	329	311	305	262	258	252	214	211
	Mähr. Trübau k.k.St.B.	411	389	383	319	315	309	260	257
	Standing K.F.N.B.	583	497	446	445	436	425	338	332
	Zauchtel K.F.N.B.	569	509	457	433	424	414	329	324
Udwitz-Görkan A.T.E.	Deutschbrod Oe.N.W.B.	327	309	303	260	256	250	212	209
	Mähr. Trübau k.k.St.B.	409	387	381	317	313	307	260	257
	Standing K.F.N.B.	581	497	446	443	436	425	338	332
	Zauchtel K.F.N.B.	567	509	457	431	424	414	329	324

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1662	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Sand, unverpackt	Ober-Břis	Fichtelberg	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	vom 20. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3 A, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	0·47 Mark		Im Kartierungswege		
1663	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnoberbau-(Eisen- und Holz-)Materiale, eiserne Brückenkonstruktionen, Wasserstationseinrichtungen, sowie Gegenstände und Materialien für die Betriebsausrüstung, b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, exklusive jener der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Lemberg Frachtenbahnhof Sądowa-Wisznia	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue und Betriebe der Lokalbahnlinie Janów—Jaworów bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an die Bauleitung der Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-)Jaworów adressiert sind	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	Verschieden	ad a) 0·2 h pro 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h pro 100 kg. ad b) 50 Prozent Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h pro 100 kg und 1 km und eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirken ist. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden, bereits eine Rückvergütung geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1664	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine der Klasse C	Skutsch	Kolin St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen		45 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Kolin als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Kolin bestimmt sein
1665	**Oesterr. Nordwestbahn**		Pflastersteine, sowie Steine des Spezialtarifes 3	Skutsch Oe.N.W.B.	Pardubitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Verschieden	11 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Steine müssen für Bahnerhaltungszwecke der Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt sein. In den bezüglichen Erachtbriefen muss der Herr Streckenchef der Staatseisenbahn-Gesellschaft als Empfänger erscheinen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
72	Nr. 75 vom 4. Juli 1903	1618	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	beteiligte Bahnverwaltungen	Eisen und Stahl etc. der Pos. E—6 lit. d) der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Tannwald-Schumburg	Wien St.E.G., K.F.N.B. oder Oe.N.W.B.	**In der Rubrik 6 soll es anstatt: „Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg“ richtig „Frachtzahlung mindestens für 5000 kg“ lauten**	
	Nr. 77 vom 9. Juli 1903	1638	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Drainröhren	Frättingsdorf	Welz	**In der Rubrik 10 soll der Frachtsatz anstatt 145 h richtig heissen 146 h pro 100 kg**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 80. Wien, 16. Juli 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 8. Juni 1903,*) betreffend die Errichtung einer Hafen- und Seesanitätsexpositur mit Zolldienst in Provicchio Sepurine.

In Provicchio Sepurine in Dalmatien (Finanzbezirk Zara) wurde eine Hafen- und Seesanitätsexpositur mit Zolldienst errichtet, welche ihre Wirksamkeit bereits begonnen hat.

Dieser Expositur ist der gleiche zollamtliche Wirkungskreis wie den bereits bestehenden Hafen- und Seesanitätsexposituren mit Zolldienst (Verzeichnis der Zollämter in Dalmatien, P. IX, Z. 67, der Ministerialverordnung vom 22. Dezember 1900, R.-G.-Bl. Nr. 14 ex 1901) eingeräumt und wird dieselbe überdies zur Führung des Erklärungsregisters, des Begleitschein-Ausfertigungsregisters zum Zwecke der Anweisung von inländischen Weinsendungen über die See nach anderen Häfen des Zollgebietes, des Legitimationsscheinregisters, sowie zur Ausfertigung der Zirkulationsbolletten für die dem dazio consumo unterliegenden Gegenstände ermächtigt.

Call m. p. **Böhm** m. p.

*) Enthalten in dem am 11. Juli 1903 ausgegebenen LXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 141.

Eisenbahnverkehr im Monate Mai 1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902.

Im Monate Mai 1903 hat das österreichische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Mai 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 15,434.651 Personen und 8,793.918 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 51,989.739 erzielt, das ist pro Kilometer K 2578. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 15,669.907 Personen und 8,406.238 t Güter, K 51,110.084 oder pro Kilometer K 2584, daher resultiert für den Monat Mai 1903 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·2 Prozent.

In den ersten fünf Monaten 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 61,388.820 Personen und 42,509.406 t Güter, gegen 63,370.919 Personen und 40,926.806 t Güter im Jahre 1902, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf K 238,532.779, im Jahre 1902 auf K 235,372.082.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.138 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.736 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1903 auf K 11.845, gegen K 11.926 im Vorjahre, d. i. um K 81 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1903 auf K 28.428, gegen K 28.622 im Vorjahre, d. i. um K 194, mithin um 0·7 Prozent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten fünf Monate 1903 pro Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903 Kronen
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	134.328
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	90.404
3. Leoben-Vordernberger Bahn	84.648
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	76.555
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	55.390
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	55.121
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	41.779
8. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	38.134
9. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	38.078
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	34.639
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	33.962
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	32.172
13. Böhmische Nordbahn	28.706
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	25.966
15. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	25.243
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	20.304
17. Eisenbahn Wien-Aspang	19.431

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	135.782
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	50.479
3. Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	34.742
4. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	33.300
5. Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	29.719
6. Bozen-Meraner Bahn	28.450
7. Kuttenberger Lokalbahn	26.940
8. Stauding-Stramberger Lokalbahn	24.453
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	22.654
10. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	20.794
11. Neutitscheiner Lokalbahn	20.230
12. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.134
13. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	19.075
14. Lokalbahn Dolina-Wygoda	16.826
15. Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.562
16. Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	15.561
17. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	13.452
18. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	13.356
19. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	12.818
20. Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	12.775
21. Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11.964
22. Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	11.748
23. Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	10.229
24. Bukowinaer Lokalbahnen	10.008
25. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	9.962
26. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	9.703
27. Unterkrainer Bahnen	9.449
28. Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	9.233
29. Lokalbahn Trzebinia-Skawce	9.122
30. Friauler Bahn	9.106
31. Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	8.940
32. Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	8.904
33. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8.412
34. Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	8.198
35. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	7.332
36. Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	7.056
37. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	6.804
38. Lokalbahn Asch-Rossbach	6.799
39. Neue Bukowinaer Lokalbahnen	6.761
40. Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6.629
41. Ostgalizische Lokalbahnen	6.403
42. Friedländer Bezirksbahnen	6.379
43. Bregenzerwaldbahn	6.218
44. Lokalbahn Plan-Tachau	6.149
45. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	6.116
46. Valsugana-Bahn	5.877
47. Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	5.808
48. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.743
49. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.686
50. Mährische Westbahn	5.683
51. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.606
52. Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.498
53. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	5.352
54. Lokalbahn Chabówka-Zakopane	5.234
55. Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	5.136
56. Zillertal-Bahn	4.908
57. Lokalbahn Auspitz	4.790
58. Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.745
59. Lokalbahn Wotic-Selčan	4.702
60. Gurktal-Bahn	4.675
61. Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.591
62. Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4.498
63. Welser Lokalbahn	4.426
64. Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	4.406
65. Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	4.392
66. Böhmische Kommerzialbahnen	4.334
67. Ybbstal-Bahn	4.241
68. Gailtal-Bahn	4.188
69. Wippachtal-Bahn	4.178
70. Lokalbahn Postelberg-Laun	4.166
71. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.075
72. Lokalbahn Lupków-Cisna	3.984
73. Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.965
74. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	3.934
75. Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	3.919
76. Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	3.917
77. Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.826
78. Steyrtal-Bahn	3.811
79. Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.799
80. Lokalbahn Deutschbrod-Saar	3.790
81. Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3.706
82. Pielachtal-Bahn	3.645
83. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	3.626
84. Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.502
85. Murtal-Bahn	3.419
86. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	3.396
87. Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.130

		Kronen
88.	Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.022
89.	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	3.019
90.	Lokalbahn Stankau-Ronsperg	3.012
91.	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.002
92.	Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.993
93.	Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	2.952
94.	Lokalbahn Modřan-Čerčan	2.926
95.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2.926
96.	Kolomeaer Lokalbahnen	2.923
97.	Niederösterr. Waldviertelbahn	2.923
98.	Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	2.880
99.	Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.842
100.	Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.794
101.	Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.774
102.	Pinzgauer Lokalbahn	2.594
103.	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.578
104.	Lokalbahn Kolin-Čerčan	2.551
105.	Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.544
106.	Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.508
107.	Netolitzer Lokalbahn	2.434
108.	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	2.419
109.	Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.270
110.	Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.206
111.	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.179
112.	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.179
113.	Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.117
114.	Lokalbahn Piła-Jaworzno	2.090
115.	Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.069
116.	Lokalbahn Melnik-Mšeno	2.054
117.	Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	1.992
118.	Brüx - Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.855
119.	Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	1.817
120.	Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	1.805
121.	Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.610
122.	Lokalbahn Laun-Libochowitz	1.548
123.	Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.538
124.	Kaadener Lokalbahn (Radonitz-Duppau)	1.495
125.	Lokalbahn Triest-Parenzo	1.344
126.	Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.200
127.	Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	842

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten fünf Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	5·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie, lit. B	4·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2·9
Eisenbahn Wien-Aspang	2·2
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	0·3

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	76·8
Lokalbahn Lupków-Cisna	59·5
Lokalbahn Piła-Jaworzno	35·0
Niederösterreichische Waldviertelbahn	29·5
Kuttenberger Lokalbahn	21·2
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	18·3
Ostgalizische Lokalbahnen	16·8
Lokalbahn Modřan-Čerčan	16·3
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	15·7
Lokalbahn Kolin-Čerčan	15·4
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	15·0
Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	14·7
Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	13·6
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	13·1
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	12·7
Lokalbahn Wotic-Selčan	11·3
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	10·2
Gurktal-Bahn	9·9
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	9·4
Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	9·2
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	9·2
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	9·0
Bozen-Meraner Bahn	8·2
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	7·9
Friauler Bahn	7·9
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	7·9
Welser Lokalbahn	7·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	7·2
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	7·0
Kolomeaer Lokalbahnen	6·9
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	6·8
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	6·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	6·0
Bukowinaer Lokalbahnen	5·6
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	5·4
Zillertalbahn	4·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	4·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·5
Ybbstal-Bahn	4·1
Lokalbahn Asch-Rossbach	3·6
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	3·6
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	3·5
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	3·4
Lokalbahn Melnik-Mšeno	3·0
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2·9
Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	2·6
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	2·6
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2·4
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	2·4
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	2·3
Pielachtal-Bahn	2·1
Lokalbahn Mauthausen-Grein	1·7
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	1·6
Lokalbahn Dolina-Wygoda	1·5
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	1·4
Lokalbahn Auspitz	1·4
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	1·0
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	0·7
Steyrtal-Bahn	0·6
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	0·5

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten fünf Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Böhmische Nordbahn	0·5
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	1·1
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	3·0
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	5·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7·6
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	7·7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	18·5

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.

	%
Wiener Stadtbahn	0·1
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	0·7
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	1·0
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	1·5
Friedländer Bezirksbahnen	1·9
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2·0
Neutitscheiner Lokalbahn	2·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·5
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	2·9
Unterkrainer Bahnen	3·1
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	3·3
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3·5
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	3·6
Lokalbahn Plan-Tachau	3·6
Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	3·6
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3·9
Valsugana-Bahn	4·3
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4·4
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	4·6
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	4·9
Netolitzer Lokalbahn	4·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	5·2
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	5·2
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	5·5
Mährische Westbahn	6·0
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	6·0
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	6·5
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	6·5
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	6·8
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	6·9
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7·1
Böhmische Kommerzialbahnen	7·2
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	8·1
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	8·5
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	8·6
Pinzgauer Lokalbahn	8·7
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	9·7
Stauding-Stramberger Lokalbahn	10·0
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	10·3
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	10·4
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	11·6
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	11·9
Gailtal-Bahn	12·6
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	12·7
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	14·4
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	14·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	15·1
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	16·8
Murtal-Bahn	17·0
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	17·3
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	22·0
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	23·7
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	24·8
Lokalbahn Postelberg-Laun	25·6
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	27·0
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	31·6
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	34·6
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	39·6
Lokalbahn Triest-Parenzo	46·3

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Mai 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 30 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe und 2 Drahtseilbahnen mit einer Gesamtlänge von 465·74 km, wovon 464·37 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Mai 1903 wurden auf diesen Bahnen 21,495.740 Personen und 9802 t Güter befördert und hierfür K 2,981.767 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,966.894 und auf den Güterverkehr K 14.873 entfallen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte eine Gesamteinnahme von K 2,508.368 bei einem Verkehre von 17,971.414 Personen, 9045 t Güter und einer Gesamtlänge des Bahnnetzes von 396·36 km (davon 394·99 km im Betriebe).

In den ersten fünf Monaten 1903 betrug die Gesamtfrequenz 89,725.421 Personen und 47.549 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesamteinnahme beziffert sich auf K 12,018.949 (Personenverkehr Kronen 11,954.576, Güterverkehr K 64.373).

In der gleichen Zeitperiode 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einer Frequenz von 79,278.684 Personen und 49.179 t Güter K 10,685.372, wobei der Personenverkehr mit K 10,622.132 und der Güterverkehr mit K 63.240 partizipieren.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Nach der provisorischen Ermittlung stellen sich die Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Monate Mai 1903 wie folgt: aus dem Personenverkehre K 5,466.500 (4,292.500 Reisende), aus dem Güterverkehre K 14,815.400 (2,829.900 t), somit im ganzen Kronen 20,281.900.

An diesem Ergebnisse sind beteiligt:

die westlichen Staatsbahnen: aus der Personenbeförderung mit K 3,962.200 (3,477.900 Reisende), aus der Güterbeförderung mit Kronen 10,325.100 (2,211.800 t);

die östlichen Staatsbahnen: aus dem Personentransporte mit K 1,504.300 (814.600 Reisende), aus dem Gütertransporte mit K 4,490.300 (618.100 Tonnen).

Gegenüber den bezüglichen Resultaten des gleichen Monates im Vorjahre ist die Gesamteinnahme des Monates Mai 1903 im Personenverkehre um K 224.087 (+ 85.200 Reisende) zurückgeblieben, während die Einnahme aus dem Güterverkehre um K 853.261 (+ 74.600 t) zugenommen hat.

Der Ausfall in den Einnahmen des Personenverkehres beträgt bei den westlichen Staatsbahnen K 113 557 (+ 163.900 Reisende), bei den Staatsbahnen des östlichen Netzes K 110.530 (— 78.700 Reisende). Zu der Mehreinnahme aus dem Güterverkehre haben die westlichen Staatsbahnen K 393.194 (+ 1900 t), die östlichen Staatsbahnen K 460.067 (+ 72.700 t) beigetragen.

Eine Zunahme in der Anzahl der beförderten Reisenden weisen nur die Direktionsbezirke Wien und Prag aus, in welchen der Nahverkehr der bezüglichen Grossstädte im Mai dieses Jahres gegenüber der durch das kalte und regnerische Wetter beeinträchtigten Frequenz des vorjährigen Vergleichsmonates eine Steigerung erfuhr. In den anderen Direktionsbezirken und im Fernverkehre überhaupt ergab sich jedoch sowohl in der Zahl der Reisenden, wie in der Einnahme gegenüber dem Jahre 1902 ein Ausfall.

Die Mehrbeförderung im Güterverkehre war bei den westlichen Staatsbahnen nur gering, da auf den nördlichen Linien derselben der Export an Braunkohle, und zwar besonders die Zufuhr zur Elbe, auf den südlichen Linien die Ausfuhr von Erzen und Roheisen schwächer waren als im Mai vorigen Jahres.

Auf den östlichen Staatsbahnen wurde die Mehreinnahme im Güterverkehre zunächst durch den beträchtlichen Versand von Holz (Bau- und Schnittholz), sowie die Beförderung von Getreide aus Russland und Rumänien und den Transport von Eiern, lebenden Tieren und Baumaterialien erzielt.

Vom 1. Jänner bis 31. Mai 1903 betrug die Einnahme der k. k. Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 22,811.800 (— K 358.366), aus dem Güterverkehre K 69,651.800 (+ K 1,972.837), daher im ganzen K 92,463.600 (+ K 1,614.471).

Wiener Stadtbahn. Auf Grund der provisorischen Ermittlung wurden auf der Wiener Stadtbahn im Monate Mai 1903 im Personenverkehre K 477.500 (3,152.400 Reisende), im Güterverkehre K 51.800 (28.200 t), somit im ganzen K 529.300 vereinnahmt.

Gegen die definitive Einnahme des Monates Mai 1902 zeigt sich in der Personenbeförderung eine Zunahme um K 26.605 (+ 157.500 Reisende), in der Güterbeförderung eine solche von K 16.901 (+ 7300 t).

Die günstigeren Vergleichsergebnisse des Personenverkehres gegenüber den Resultaten desselben Monates im Vorjahre finden ihre Begründung vor allem in den besseren Witterungsverhältnissen des Berichtsmonates. Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre entsprang zumeist aus stärkeren Transittransporten von Kohle und Baumaterialien.

Vom 1. Jänner bis 31. Mai 1903 beträgt der Ausfall im Personenverkehre gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres K 29.781 (— 415.300 Reisende), während sich für den Güterverkehr eine Mehreinnahme von K 27.294 (+ 14.300 t) ergibt.

Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz. Ungeachtet der Mehreinnahme von K 5281, von welcher auf den Personenverkehr K 2381, auf den Güterverkehr K 2900 entfallen, ist das Kilometerertragnis gegenüber jenem des Monates Mai 1902 um 27·6 Prozent zurückgeblieben, welches Resultat einesteils mit der Abnahme des Holzexportes ab der Station Wlaschim im Zusammenhange steht, andernteils darin begründet ist, dass mit der Streckenentwicklung die Verkehrszunahme nicht im gleichen Verhältnisse fortgeschritten ist.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Die Einnahme aus dem Personenverkehre war um K 232 (— 100 Reisende), jene aus dem Güterverkehre um K 1422 (— 500 t) geringer als im Mai 1902. Die Ursache des Ausfalles liegt im allgemeinen in der schwächeren Geschäftstätigkeit während des abgelaufenen Monates.

Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl. Die ausgewiesene Mehreinnahme von K 540 stammt zur Gänze aus dem Güterverkehre, in welchem um 500 t, zumeist im Transit über die ganze Strecke, mehr befördert wurden.

Gurktalbahn. Im Personenverkehre ergab sich keine nennenswerte Differenz (+ K 6). Dagegen hat der Güterverkehr eine Mehreinnahme von K 2239 (+ 900 t), hauptsächlich durch die lebhaftere Ausfuhr von Bau- und Nutzholz erbracht.

Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów. Die Einnahme des Personenverkehres ist um K 401 (+ 1500 Reisende) gestiegen. Im Güterverkehre wurde gleichfalls, und zwar durch rege Verfrachtungen von Getreide und Kohle eine Mehreinnahme von K 1172 (+ 2100 t) erreicht.

Kleinbahn Lupków-Cisna. Die gesamte Mehreinnahme von K 2820 entspringt aus dem Güterverkehre, in welchem um 1300 t Brennholz mehr zur Aufgabe gelangten als im Mai 1902.

Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. Der Ausfall in der Einnahme aus der Personenbeförderung beträgt K 989, jener aus dem Gütertransporte K 3450 (— 900 t). Die Abnahme in den Verfrachtungen ist hauptsächlich auf den Entgang jener Sendungen zurückzuführen, die früher ihren Weg über die Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz nahmen, während sie jetzt über die neu eröffnete Strecke Teltsch—Zlabings zur Beförderung gelangen.

Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz. Die Einnahme aus dem Personenverkehre war um K 338 (— 600 Reisende), jene des Güterverkehres um K 2161 (— 1100 t) schwächer als das Ergebnis des Monates Mai 1902. Die hauptsächlichste Ursache des Ausfalles im Frachtengeschäfte lag in der Abnahme der Ziegeltransporte.

Lokalbahn Piła-Jaworzno. Aus der Personenbeförderung erwuchs keine namhafte Mehreinnahme (+ K 36). Dagegen ist die Einnahme aus dem Güterverkehre zumeist durch grössere Kohlen- und Kalktransporte um K 1387 (+ 2200 t) gestiegen.

Lokalbahn Postelberg-Laun. Sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr weisen Mindereinnahmen aus, und zwar beträgt dieselbe im ersteren K 86 (— 200 Reisende), im letzteren K 834 (— 400 t). Der Ausfall im Güterverkehre ist zumeist der Abnahme in den Verfrachtungen von Rohzucker und Kalksteinen zuzuschreiben.

(Fortsetzung auf Seite 1836.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1903 (Kilometer)	1902 (Kilometer)	Im Monate Mai 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter (Kronen)	im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	1902: im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1903 (Kilometer)	1902 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.546	8 546	4,292.500	2,829 900	5,466.500	14,815.400	20,281.900	2.373	19,652.726	2.300	+ 3·2	8.546	8.546
b) Wiener Stadtbahn	38	38	3,152.400	28.200	477.500	51.800	529.300	13.929	485.794	12.784	+ 9 0	38	38
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.300	8.200	1.300	8.100	9.400	627	8.756	584	+ 7·4	15	15
Beneschau-Wlaschim	47	23	5.300	3.400	5.700	10.600	16.300	347	11.019	479	— 27·6	47	23
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	1.200	1.600	2.500	6.700	9.200	279	11.296	342	— 18·4	33	33
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	11.600	1.900	12.500	10.300	22.800	651	. . . .	. . .	. . .	35	. . .
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.400	1.000	2.100	2.600	4.700	127	6.354	172	— 26·2	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	187	24.700	53.900	27.100	170.800	197.900	942	176.276	943	— 0·1	210	187
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	29.200	26.700	27.600	76 600	104.200	628	89.995	542	+ 15·9	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	9.400	3.700	10.300	8.900	19.200	447	20.267	471	— 5·1	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.400	1.100	700	1.800	2.500	179	1.960	140	+ 27·9	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	7.200	4.900	3.000	5.800	8.800	149	10.468	177	— 15·8	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	9.100	7.000	10.300	18 600	28.900	258	26.482	236	+ 9·3	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	4.000	2.700	3.200	9.000	12.200	370	13.206	400	— 7·5	33	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.300	10.900	300	13.900	14.200	1.578	13.911	1.546	+ 2·1	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	7.300	4.400	4.400	11.700	16.100	805	15.822	791	+ 1·8	20	20
Friauler Bahn	16	16	7.300	1.600	11.500	2.800	14.300	894	13.930	871	+ 2·6	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.900	3.200	3.700	5.000	8 700	223	9.514	244	— 8·6	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	5.700	3.000	3.600	9 500	13.100	423	14.274	460	— 8·0	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	8.500	6.300	3.800	10.400	14.200	947	12.690	846	+ 11·9	15	15
Göpfritz—Gross-Sieghart—Raabs	19	19	4.300	1.700	2.100	3.100	5.200	274	4.622	243	+ 12·8	19	19
Gurktalbahn	29	29	8.400	3.700	4.100	9.200	13.300	459	11.055	381	+ 20·5	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	1.700	1.200	1.100	2.800	3.900	144	3.544	131	+ 9·9	27	27
Kaadener Lokalbahnen	13	. . .	1.300	600	600	1.000	1.600	123	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	15.000	10.700	10.800	20.000	30.800	655	32.075	682	— 4·0	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	. . .	1.700	4.100	800	4.600	5.400	491	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Kolin-Cerčan	81	81	6.800	4.700	6.100	11.700	17.800	220	18.515	229	— 3·9	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	500	5.800	200	6.100	6.300	191	5.480	166	+ 15·1	33	[illegible]
Krakau-Kocmyrzów	20	20	5.600	5.200	2.200	5.600	7.800	390	6.227	311	+ 25 4	20	[illegible]
Lambach-Haag a. H.	26	26	5.000	1.100	2.900	3.300	6 200	238	7.190	277	— 14·1	26	[illegible]
Laun-Libochowitz	20	. . .	5.200	400	1.800	700	2.500	125	. . . .	. . .	. . .	20	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	26.200	5.000	30.200	13.100	43.300	487	49.918	561	— 13·2	89	[illegible]
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	4.400	1.300	3 600	3.100	6.700	305	7.583	345	+ 11·6	22	[illegible]
Lupków-Cisna	25	25	700	4.000	600	10.500	11.100	444	8.280	331	+ 34·1	25	[illegible]
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.200	1.300	2.200	4.200	6.400	305	10.839	516	— 40·9	21	[illegible]
Mährische Westbahn	90	90	14.200	11 100	8.400	34.800	43.200	480	47.816	531	— 9·6	90	[illegible]
Marienbad-Karlsbad	53	53	29.000	6.000	42 000	24.000	66.000	1.245	72.328	1.365	— 8·8	53	[illegible]
Mauthausen-Grein	31	31	8.200	3.000	6.000	5.400	11.400	368	11.655	376	— 2·1	31	[illegible]
Modřan-Cerčan	74	74	6.100	5 900	6.200	12.100	18.300	247	16.423	222	+ 11·3	74	[illegible]
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.200	2.400	600	2 000	2.600	520	2.867	573	— 9·2	5	[illegible]
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	12.200	3.500	9.100	17.600	26.700	351	28 235	372	— 5·6	76	[illegible]
Netolitzer Lokalbahn	14	14	2.200	800	1.200	1.800	3.000	214	3.292	235	— 8·9	14	[illegible]
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.100	2.100	1.100	4.800	5.900	179	8.399	255	— 29·8	33	[illegible]
Neuhof-Weseritz	24	24	1.200	1.000	800	2.200	3.000	125	3.029	126	— 0·8	24	[illegible]
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	9.600	1.800	4.000	2.500	6.500	271	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	20.600	23.500	29.800	85 400	115.200	588	98.760	504	+ 16·7	196	[illegible]
Piła-Jaworzno	21	21	800	5.400	300	3.900	4.200	200	2.777	132	+ 51·5	21	[illegible]
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	8.900	1.600	5.300	6.900	12.200	230	13.736	259	— 11·2	53	[illegible]
Plan Tachau	13	13	4.400	2.200	2.400	5.000	7.400	569	8.154	627	— 9·3	13	[illegible]
Postelberg-Laun	11	11	1.100	1.900	500	1.900	2.400	218	3.320	302	— 27·8	11	[illegible]
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.500	1.000	500	1.400	1.900	112	3.096	182	— 38·5	17	[illegible]
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.500	1.800	2.600	4.300	6.900	177	6.969	179	— 1·1	39	[illegible]
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	11.500	7.500	7.000	18.400	25.400	244	24.249	233	+ 4·7	104	[illegible]
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.300	1.500	1.400	2.200	3.600	144	5.705	228	— 36·8	25	[illegible]
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	34	43.300	18.600	30.900	52.300	83.200	2.029	73.917	2.174	— 6·7	41	[illegible]
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	4.100	1.300	1.400	1.900	3.300	413	2.484	436	— 5·3	8	[illegible]
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.500	5.000	1.400	4.400	5.800	387	5.557	370	+ 4·6	15	[illegible]
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	6.300	3.400	5.600	7.700	13.300	429	13.318	430	— 0 2	31	[illegible]
Stankau-Ronsperg	22	22	5.000	2.300	2.400	4.000	6.400	291	6.238	284	+ 2·5	22	[illegible]

om 1. Jänner bis Ende Mai 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1903				1902				Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
ersonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.		1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
5,514.100	13,632.000	22,811.800	69,651.800	92,463.600	10.819	23,170.166	67,676.963	90,849.129	10.631	+ 1·8	25.966	25.514	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
3,132.200	136.800	1,895.000	254.900	2,149.900	56.576	1,924.781	272.606	2,152.387	56.642	— 0·1	135.782	135.941	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
25.500	38.700	6.300	36.200	42.500	2.833	7.129	33.894	41.023	2.735	+ 3·6	6.799	6.564	Asch-Rossbach
21.700	15.600	23.600	53.100	76.700	1.632	15.032	39 841	54.873	2.386	— 31·6	3.917	5.727	Beneschau-Wlaschim
9.600	14.200	14.100	36.100	50.200	1.521	12.625	38.317	50.942	1.544	— 1·5	3.002	3.706	Borki wielk.-Grzymalow
50.700	9.800	41 000	49.700	90.700	2.591	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	6.218	. . .	Bregenzer Waldbahn
16.300	7.100	9.100	19.500	28.600	773	11.276	20.656	31.932	863	— 10·4	1.855	2.071	Brüx-Lobositzer Verb.B.
113.800	246.600	117.700	758.000	875.700	4.170	110.260	627.811	738.071	3.947	+ 5·6	10.008	9.473	Bukowinaer Lokalb.
142.100	124.500	126.600	341.000	467.600	2.817	126.127	298.349	424.476	2.557	+ 10·2	6.761	6.137	N. Bukowinaer Lokalb.
41.600	16.500	47.100	46.700	93.800	2 181	40.064	45.998	86.062	2.001	+ 9·0	5.234	4.802	Chabowka-Zakopane
7.400	3.600	3.500	7 100	10.600	757	3.019	8.366	11.385	813	— 6·9	1.817	1 951	Chlumetz-Königstadtl
34.800	28.100	14.200	39.400	53.600	908	13.949	46.892	60.841	1.031	— 11 9	2.179	2.474	Chrudim-Holitzer L.B.
44.100	36.500	50 600	112.800	163.400	1.459	50.956	90.316	141.272	1.261	+ 15·7	3.502	3.026	Delatyn-Kołomea-Stef.
18.300	11.200	14.700	37.400	52.100	1.579	13.072	41.709	54.781	1.660	— 4·9	3.790	3.984	Deutschbrod-Saar
5.700	41.100	1.400	61.700	63.100	7.011	1.804	60.362	62.166	6.907	+ 1·5	16.826	16.577	Dolina-Wygoda
31.400	19.800	18.700	55.500	74.200	3.710	20.162	48.605	68.767	3.438	+ 7·9	8.904	8.251	Fehring-Fürstenfeld
30.800	7.800	45.400	15.300	60.700	3.794	43.987	12.285	56.272	3.517	+ 7·9	9.106	8.441	Friauler Bahn
32 200	14.900	16.300	28.800	45.100	1.156	18.449	25.155	43.604	1.118	+ 3·4	2.774	2.683	Fürstenfeld-Hartberg
25.400	11.800	16.500	37.600	54 100	1.745	16.773	45.094	61.867	1.996	— 12·6	4.188	4.790	Gailtal-Bahn
30.800	25.300	14.500	43.200	57.700	3.847	15 982	40.908	56.890	3.793	+ 1·4	9.233	9.103	Gleisdorf-Weiz
16.500	9.100	8.200	14.300	22.500	1.184	8.690	13.437	22.127	1.165	+ 1·6	2.842	2.796	Göpfritz—Gr.-Siegharts
35.500	17.200	16.600	39.900	56.500	1.948	16.922	34.477	51.399	1.772	+ 9·9	4.675	4.253	Gurktalbahn
9.300	5.500	6.000	11.300	17.300	641	6.476	11.485	17.961	665	— 3·6	1.538	1.596	Hint.-Třeban-Lochowitz
6.300	2.900	3.100	5.000	8.100	623	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.495	. . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
52.400	53.400	37.700	105.900	143.600	3.055	41.055	85.939	126.994	2.702	+ 13·1	7.332	6.485	Karlsb.-Johanngeorgst.
6.900	20.100	3.000	22.200	25.200	2.291	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	5.498	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
31.500	20.100	26.800	59.300	86.100	1 063	32.369	42.213	74.582	921	+ 15·4	2.551	2.210	Kolin-Cerčan
2.500	24.200	1.000	39.200	40.200	1.218	1.161	36.441	37.602	1.139	+ 6·9	2.923	2.734	Kolomeaer Lokalbahnen
21.800	21.000	9.100	27.500	36.600	1.830	7.396	28.844	36.240	1.812	+ 1·0	4 392	4.349	Krakau-Kocmyrzów
21.300	4.200	12.400	12.200	24.600	946	13.464	14.368	27.832	1.070	— 11·6	2.270	2.568	Lambach-Haag
16.100	3.400	6.200	6.700	12.900	645	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.548	. . .	Laun-Libochowitz
94.500	39.300	122.000	91.000	213.000	2.393	120.717	87.155	207.872	2.336	+ 2·4	5.743	5.606	Lemberg-Bełzec
15.600	8 900	12.400	15.300	27.700	1.259	12.351	14.653	27.004	1.227	+ 2·6	3.022	2.945	Lemberg (Klep.)-Janów
3.100	14.600	2.200	39.300	41.500	1.660	2.013	25.727	27.740	1.110	+ 59·5	3.984	2.664	Lupków-Cisna
13.700	7.200	9.200	25.500	34.700	1.652	11.271	34.203	45.474	2.165	— 23·7	3.965	5.196	M.-Budwitz-Jamnitz
67.000	50.200	40.500	172.600	213.100	2.368	45.534	181.236	226.770	2.520	— 6·0	5.683	6.048	Mährische Westbahn
106.000	27.200	118.400	101.600	220.000	4.151	125.934	110.924	236.858	4.469	— 7·1	9.962	10.726	Marienbad-Karlsbad
42.300	12.200	23.300	26.100	49.400	1.594	23.294	25.299	48.593	1.568	+ 1·7	3.826	3.763	Mauthausen-Grein
29.600	28.600	26.900	63.300	90.200	1.219	28.743	48.829	77.572	1.048	+ 16·3	2.926	2.515	Modřan-Cerčan
9.600	8.800	2.500	8.200	10.700	2.140	2.558	10.380	12.938	2.588	— 17·3	5.136	6.211	Mösel-Hüttenberg
49.900	21.300	38.200	71.000	109.200	1.437	38.727	92.906	131.633	1.732	— 17·0	3.449	4.157	Murtal-Bahn
12.300	4.500	5.300	8.900	14.200	1.014	6.156	8.774	14.930	1.066	— 4·9	2.434	2.558	Netolitzer Lokalbahn
9.900	7.600	6.600	18.200	24.800	752	6.259	20.260	26.519	804	— 6·5	1.805	1.930	Neuhaus-Neubistritz
5.000	3.600	3.800	8.200	12.000	500	4.134	7.095	11.229	468	+ 6·8	1.200	1.123	Neuhof-Weseritz.
41.200	8.300	18.000	12.200	30.200	1.258	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.019	. . .	Nixdorf-Rumburg
88.800	96.600	137.400	385 500	522.900	2.668	148.368	299.533	447.901	2.285	+ 16·8	6.403	5.484	Ostgalizische Lokalb.
2.700	23.400	1.000	17.300	18.300	871	1.045	12.504	13.549	645	+ 35·0	2.090	1.548	Piła-Jaworczno
38.300	10.400	22.700	34 600	57.300	1.081	22.729	40.039	62.768	1.184	— 8·7	2.594	2.842	Pinzgauer L.B.
20.000	9.500	10.700	22.600	33.300	2.562	9.878	24.673	34.551	2.658	— 3·6	6.149	6.379	Plan-Tachau
4.700	13.600	2.100	17.000	19.100	1.736	2.874	22.787	25.661	2.333	— 25·6	4.166	5.599	Postelberg-Laun
7.100	6.800	2.300	9.100	11.400	671	2.824	16.174	18.998	1.118	— 39·6	1.610	2.683	Potscherad-Wurzmes
15.500	9.400	11.900	21.700	33.600	862	13.037	21.283	34.320	880	— 2·0	2.069	2.112	Rakonitz-Mlatz
53.100	28.500	34.200	77.500	111.700	1.074	38.178	78.929	117.107	1.126	— 4·6	2.578	2.702	Rakonitz-Pl. Petschau
12.200	9.400	6.200	16.500	22.700	908	6.756	19.243	25.999	1.040	— 12.7	2.179	2.496	Raudnitz-Hospozin
203.500	89.900	142.900	244.100	387.000	9.439	167.423	181.638	349.061	10.267	— 8·1	22.654	24.641	Reichenberg-Gablonz-T.
15.800	5.800	6.100	9.200	15.300	1.913	6.275	8.920	15.195	1.899	+ 0·7	4.591	4.558	Schlackenwerth-Joach.
15.200	19.700	6.200	18.300	24.500	1.633	8.155	14.285	22.440	1.496	+ 9·2	3.919	3.590	Schönwehr-Elbogen
26.800	14.400	20.500	37.600	58.100	1.874	21.341	34.743	56.084	1.809	+ 3·6	4.498	4.342	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
21.700	8.400	10.600	17.000	27.600	1.255	10.652	17.780	28.432	1.292	— 2·9	3.012	3.101	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai		Im Monate Mai 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Mai							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai	
					1903				1902		Differz. pro Kilom. in Prozent		
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.600	4.500	2.600	13.200	15.800	790	14.446	722	+ 9·4	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	6.000	5.600	4.200	12.800	17.000	205	15.593	188	+ 9·0	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	10.500	6.000	6.300	18.000	24.300	342	24.070	339	+ 0 9	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4.000	7.000	2.600	12.000	14.600	695	14.585	695	0	21	21
Triest-Parenzo	122	59	7.700	400	7.400	3.300	10.700	88	11.997	203	— 56 7	122	24
Trzebinia-Skawce	60	60	4.500	34.000	3.100	51.600	54.700	912	28.358	473	+ 92·8	60	60
Unterkrainer Bahnen	133	133	31.700	21.000	33.700	84.000	117.700	885	119.439	898	— 1·5	133	133
Valsugana-Bahn	63	63	31.100	2.300	23.500	12.100	35.600	565	37.180	590	— 4·2	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.600	2.500	2.200	3.900	6.100	555	7.064	642	— 13·6	11	11
Welser Lokalbahn	84	84	24.200	12.500	16.400	22.700	39.100	465	35.438	422	+ 10·2	84	84
Wippachtalbahn	27	...	5.500	4.300	4.400	8.000	12.400	459	....	...	...	27	...
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.900	10 300	5.200	13.800	19.000	1.118	17.638	1.038	+ 7·7	17	17
Wodňan-Čićenitz-Moldauthein	21	21	2.700	1.500	1.800	3.100	4.900	233	3.556	169	+ 37·8	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	10.200	3 000	6.400	9.200	15.600	279	15.931	284	— 1·8	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	5.600	2.900	4.000	10.700	14.700	277	7.818	340	— 18·5	53	23
Wotic-Selčan	17	17	3.900	1.900	2.400	4.800	7.200	424	6.599	388	+ 9·3	17	17
Ybbstalbahn	76	76	13.700	5.700	11.100	20.900	32.000	421	33.047	435	— 3·2	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.100	26.000	500	20 000	20.500	3.417	25.479	4.246	— 19·5	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unter-drauburg-Wöllan	87	87	19.700	15.000	15 100	30.200	45.300	521	43 958	505	+ 3·2	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	6.100	5.100	4.500	11.400	15.900	306	15.139	291	+ 5·2	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.652	4.864	1.459	8.419	9.878	412	8.218	342	+ 20·5	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.617	7.958	434	8.600	9.034	1.807	8.599	1.720	+ 5·1	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	245.445	747.482	107.619	1,058.538	1,166.157	11.546	1,300.495	12.876	— 10·3	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	112.312	42.827	67.024	112.593	179.617	1.190	178.442	1.182	+ 0·7	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	224.985	196.987	202.559	635.987	838.546	2.557	836.285	2.550	+ 0·3	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	91.386	185.508	118.939	424.821	543.760	2.923	524.860	2.822	+ 3·6	186	186
Linie lit. B.	236	236	180.143	355.761	230.566	915.043	1,145.609	4 854	1,080.409	4.578	+ 6·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	45.558	52.209	39.407	190.110	229.517	2.522	255.179	2.804	— 10·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	947.375	1,110.304	1,490.234	5,304 743	6,794.977	6.559	6,650.841	6.420	+ 2·2	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	114.743	63.369	50.548	149.316	199.864	664	212.195	705	— 5·8	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	83.364	112.400	76.626	427.680	504.306	7.880	470.799	7.356	+ 7·1	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	13.469	97.642	5.809	94.100	99.909	6.661	112.932	7.529	— 11·5	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantierte Strecken	628	628	420.704	313.994	556.997	1,417.365	1,974.362	3.144	1,963.139	3.126	+ 0·6	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	187.385	302.490	212.640	1,025.544	1,238.184	3.994	1,156.805	3.732	+ 7·0	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	1,023.848	775.005	1,218.382	3,572.781	4,791.163	3.507	4,789.658	3.506	0	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	43.967	29.260	19.050	40.845	59.895	1.815	76.419	2.316	— 21·6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	1,878.268	516.669	2,445.057	5,221.483	7,666.540	5.058	7,827.070	5.163	— 2·0	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	39.777	....	9.698	....	9.698	2.425	9.656	2.414	+ 0·5	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	206.182	155.018	148.685	552.930	701.615	2.462	688.621	2.416	+ 1·9	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	94.295	56.401	67.544	112.337	179.881	2.021	181.163	2.035	— 0 6	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	36.589	61.408	24.454	219.873	244.327	3.759	263.066	4.047	— 7·1	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate: 1903	1902	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
21.300	20 300	12.100	62.400	74.500	3.725	14.457	65.438	79.895	3.995	— 6·8	8.940	9.588	Starkenbach-Rochlitz
26.000	19.300	19.300	53.900	73.200	882	20.760	50.380	71.140	857	+ 2·9	2.117	2.057	Strakonitz-Březnitz
47.500	26.000	30 700	78.900	109.600	1.544	33.265	75.795	109.060	1.536	+ 0·5	3.706	3.686	Strakonitz-Winterberg
20.800	26.600	12.400	45.600	58.000	2.762	14.525	44.059	58.584	2.790	— 1·0	6.629	6.696	Tirschnitz-Schönbach
40.600	2.900	41.800	26.500	68.300	560	19.254	5.767	25.021	1.043	— 46·3	1.344	2.503	Triest-Parenzo
20.100	132.300	13.800	214.300	228.100	3.802	13.387	115.593	128.980	2.150	+ 76·8	9.122	5.160	Trzebinia-Skawce
131.000	93.700	137.100	386.500	523.600	3.937	137.926	402.727	540.653	4.065	— 3·1	9.449	9.756	Unterkrainer Bahnen
117.700	11.500	105.100	49.200	154.300	2.449	110.176	51.014	161.190	2.558	— 4·3	5.877	6.139	Valsugana-Bahn
18.900	8.300	7.800	19.100	26.900	2.445	7.791	17.723	25.514	2.319	+ 5·4	5.868	5.566	Vöcklabruck-Kammer
104.400	51.400	61.900	93.000	154.900	1.844	65.235	78.385	143.620	1.710	+ 7·8	4.426	4.104	Welser Lokalbahn
23.000	17.200	17.800	29.200	47.000	1.741	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.178	. . .	Wippachtalb.
29.200	85.200	20.900	73.700	94.600	5.565	20.827	67.404	88.[illegible]31	5.190	+ 7·2	13.356	12.456	Wittmannsdorf- (Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
12.600	5.200	8.100	11.200	19.300	919	8.277	8.554	16.831	801	+ 14·7	2.206	1.922	Wodňan-Moldauthein
42.700	14.600	25.900	41.300	67.200	1.200	27.164	38.342	65.506	1.170	+ 2·6	2.880	2.808	Wodňan-Prachatitz
27.500	14 200	18.600	46.000	64.600	1.219	9.811	33.034	42.845	1.863	— 34·6	2.926	4.471	Wolframs-Teltsch
16.400	9.300	9.600	23.700	33.300	1.959	9.841	20 077	29.918	1.760	+ 11·3	4.702	4.224	Wotic-Selčan
54.000	25.000	37.900	96.400	134.300	1.767	40.331	88.678	129.009	1.697	+ 4·1	4.241	4.073	Ybbstalbahn
9.800	157.500	2.800	123.400	126.200	21.033	3.420	125.961	129.381	21.564	— 2·5	50.479	51.754	Zeltweg-Fohnsdorf
78.400	74.400	59.200	146.900	206 100	2.369	62.826	128.263	191.089	2.196	+ 7·9	5.686	5.270	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
28.900	20.800	20.600	47.200	67.800	1.304	21.856	41.510	63.375	1.219	+ 7·0	3.130	2.926	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
11.296	20.295	6.020	31.977	37.997	1.583	6.480	32.894	39.374	1.641	— 3·5	3.799	3.938	Časlau-Zawratetz
7.552	45.284	2.192	32.311	34.503	6.901	2.371	43.513	45.884	9.177	— 24·8	16.562	22.025	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
1,081.226	3,835.258	484.666	5,168.267	5,652.933	55.970	490.581	4,889.490	5,380.071	53.268	+ 5·1	134.328	127.843	Aussig-Teplitzer E. a. L.
410.617	220.842	252.324	554.129	806.453	5.341	253.601	507.419	761.020	5.040	+ 6·0	12.818	12.096	Teplitz (Settenz)-R.
938.443	915.192	825.861	3,097.478	3,923.339	11.961	889.451	3,053.546	3,942.997	12.021	— 0·5	28.706	28.850	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
341.699	932.948	408.824	2,275.709	2,684.533	14.433	438.318	2,206.762	2,645.080	14.221	+ 1·5	34.639	34.130	Linie lit. A
609.454	1,794.919	649.125	4,771.091	5,420.216	22.967	641.296	4,537.888	5,179.184	21.946	+ 4·7	55.121	52.670	Linie lit. B
194.289	294.959	165.176	1,054.713	1,219.889	13.405	172 422	1,085.221	1,257.643	13.820	— 3·0	32.172	33.168	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
4,134.232	5,425.284	6,455.627	26,591.024	33,046.751	31.898	6,422.962	25,708.469	32,131.431	31.015	+ 2·9	76.555	74.436	Hauptbahnnetz
515.055	273.105	229.033	624.224	853.257	2.835	265.775	634.201	899.976	2.990	— 5·2	6.804	7.176	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
370.740	547.150	340.347	2,070.435	2,410.782	37.668	353.110	2,025.707	2,378.817	37.169	+ 1·3	90.404	89.206	Oesterr. Strecke
54.286	527.857	20.232	508.841	529.073	35.272	23.830	535.925	559.755	37.317	— 5·5	84.648	89.556	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn
1,739.680	1,470.717	2,219.931	6,666.769	8,886.700	14.151	2,473.270	6,509.490	8,982.760	14.304	— 1·1	33.962	34.330	Garantierte Strecken
787.445	1,441.909	890.908	4,505.503	5,396.411	17.408	975.868	4,533 794	5,509.662	17.773	— 2·1	41.779	42.655	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
4,246.260	3,776.181	4,871.810	16,832.953	21,704.736	15.889	5,256.059	16,682.240	21,938.299	16.060	— 1·5	38.134	38.544	Oesterr. Linien
194.032	134.974	81.735	197.429	279.164	8.460	94.928	247.692	342.620	10.382	— 18·5	20.304	24.917	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
6,701.182	2,476.543	10,430.317	24,557.830	34,988.147	23.079	10,577.076	24,313.588	34,890.664	23.015	+ 0·3	55.390	55.236	Hauptnetz u. Lokalb in Oesterreich
80.415	. . . . .	19.581	. . . . .	19.581	4.895	20.477	. . . . .	20.477	5.119	— 4·4	11.748	12.288	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
829.995	751.157	604.743	2,392.989	2,997.732	10.518	686.637	2,561.776	3,248.413	11.398	— 7·7	25.243	27.355	Süd-Nordd. Verbindgsb.
336.980	219 293	236.506	484.065	720.571	8.096	267.635	437.148	704.783	7.918	+ 2·2	19.431	19.005	Wien-Aspang Bahn
150.879	296.565	97.243	934.052	1,031.295	15.866	100.285	1,015.964	1,116 249	17.173	— 7·6	38.076	41.220	Wien-Pottd.-Wr. Neust

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Mai 1903 (Kilometer)	1902 (Kilometer)	Im Monate Mai 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter (Kronen)	im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	1902: im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom I. Jänner bis Ende Mai 1903 (Kilometer)	1902 (Kilometer)
b) Lokalbahnen.													
Auspitzer Lokalbahn	7	7	4.204	1.916	1.019	2.023	3.042	435	2.921	417	+ 4·3	7	7
Böhmische Kommerzialbahnen .	193	193	33.381	20.147	15.704	55.032	70.736	367	76.397	396	— 7·3	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	35.671	8.084	48.115	32.400	80.515	2.597	74.625	2.407	+ 7·9	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz . . .	16	16	2.580	2.282	1.018	2.778	3 796	237	4.579	286	— 17·1	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.972	1.461	3.004	6.620	9.624	385	9.372	375	+ 2·7	25	25
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.) „ „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach	41	17	25.843	6.676	10.009	15.020	25.029	610	10.762	633	— 3·6	41	17
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.286	908	2.387	4.649	7.036	281	6.022	241	+ 16·6	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	10.349	193	6.524	680	7.204	900	6.108	763	+ 15·2	3	3
Königshof-Beraun-Koneprus . .	12	12	. . . .	14.910	. . . .	15.413	15.413	1.284	14.763	1.230	+ 4·4	12	12
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	. . .	3.081	1.005	1.858	3.009	4.867	270	. . . .	. . .	. . .	18	. . .
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	16.418	3.092	2.496	2.897	5.393	1.798	5.801	1.934	— 7·0	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.747	706	2.301	1.849	4.150	218	4.001	211	+ 3·3	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	3.617	3.293	1.574	2.776	4.350	363	4.464	372	— 2·4	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	2.270	4.891	2.217	4.346	6.563	219	4.631	154	+ 42·4	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.319	490	476	724	1.200	80	1.216	81	— 1·3	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	14.021	1.641	21.646	7 492	29.138	1.214	25.604	1.066	+ 4·5	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	1.880	4.871	915	3.399	4.314	288	6.259	417	— 30·9	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn . . .	8	8	11.346	5.714	4.166	9.368	13.534	1.691	13.550	1.694	— 0·2	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn .	82	38	9.677	6.362	7.604	17.744	25.348	309	7.665	201	+ 53·7	74	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.308	1.028	4.013	3.288	7.301	292	6.476	259	+ 12·7	25	25
Pielachtalbahn	49	49	11.433	3.814	8 767	10.243	19 010	386	16.819	343	+ 12·5	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	3.256	1.740	2.324	4.381	6.705	447	7.322	489	— 8·6	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B. .	25	25	3.069	3.671	1.989	5.233	7.222	289	6.585	263	+ 9·9	25	25
Saitz-Göding	38	38	5.577	3.813	2.786	6.795	9.581	252	11.090	292	— 13·7	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	11.965	5.752	7.249	6.483	13.732	549	14.504	580	— 5·3	25	25
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges. .	67	67	15.775	2.988	18 172	9 455	27.627	412	27.752	414	— 0·5	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.) .	42	42	25.416	9.965	14.646	15.688	30.334	722	31.976	761	— 5·1	42	42
Stammersdorf-Auersthal	22	. . .	17.129	33	7.752	165	7.917	360	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	11.975	30.219	4.210	36.581	40,791	2.226	43.444	2.414	— 6·1	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	10.636	3.989	8.380	11.420	19.800	413	17.860	372	+ 11·0	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.294	5.230	487	6.176	6.663	1.111	6.691	1.115	— 0·4	6	6
Swoleňowes-Smečna	10	10	3.076	19.190	491	23.987	24.478	2.448	25.343	2.534	— 3·4	10	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	13.377	8.268	8.389	16.371	24.760	635	27.068	694	— 8·5	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz . Pöltschach-Gonobitz . . . . . Kapfenberg—Au-Seewiesen . .	49	49	12.419	10.704	8.023	17.432	25.455	520	22.351	457	+ 13·8	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	12.011	2.525	7.720	10.286	18.006	1.200	15.087	1.006	+ 19·0	15	15
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	2.129	2.001	731	6.028	6.759	845	6.252	782	+ 8·1	8	8
Zillertalbahn	32	24	9.460	1.663	9.256	5.699	14.955	467	12.257	490	— 4·7	32	25
Dampftramways.													
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	190.247	3.554	27.941	4.278	32.219	3.222	30.574	3.057	+ 5·5	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	323.419	1.345	92.863	3.208	96.071	2.287	75.584	1.800	+ 27·1	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	93.763	. . . .	20.743	. . . .	20.743	1.729	18.707	1.559	+ 10·8	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	100.535	. . . .	15.199	. . . .	15.199	2.171	18.607	2.658	— 18·3	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. in Liqu. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf) .	6	6	157.724	. . . .	23.629	. . . .	23.629	3.938	21.365	3.561	— 10·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	30.841	5.707	10.771	8.849	19.620	1.401	16 842	1.203	— 16·5	14	14
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden . .	25	25	88.291	44.031	23.816	42.155	65.971	2.638	55.210	2.208	+ 19·5	25	25
Summe . . .	20.168	19.776	15,434.651	8,793.918	14,032.311	37,957.428	51,989.739	2.578	51,110.084	2.584	— 0·2	20.138	19.736

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	1903: für Güter	1903: im ganzen	1903: pro Kilom.	1902: Für Personen und Gepäck (Kronen)	1902: für Güter	1902: im ganzen	1902: pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate: 1903 (Kronen)	1902 (Kronen)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
													b) Lokalbahnen
21.134	8.110	5.157	8.816	13.973	1.996	5.969	7.816	13.785	1.969	+ 1·4	4.790	4.726	Auspitzer Lokalbahn
93.436	60.809	77.191	271.316	348.507	1.806	83.061	292.705	375.766	1.947	— 7·2	4.334	4.673	Böhm. Kommerzialb.
150.482	36.805	219.591	147.871	367.462	11.854	206.111	133.544	339.655	10.957	+ 8·2	28.450	26.297	Bozen-Meraner Bahn
12.107	11.685	4.866	13.765	18.631	1.164	5.215	14.167	19.382	1.211	— 3·9	2.794	2.906	Brandeis-Neratowitz
14.010	8.668	13.009	29.446	42.455	1.698	14.497	32.520	47.017	1.881	— 9·7	4.075	4.514	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedländer Bezirksb.:
98.794	36.735	36.301	72.678	108.979	2.658	17.331	28.740	46.071	2.710	— 1·9	6.379	6.504	Friedl.-Gr.(Hermsd.) / „ (Heinersd.) / Raspenau-Weissbach
12.316	5.157	8.479	18.019	26.498	1.060	8.237	17.374	25.611	1.024	+ 3·5	2.544	2.458	Gr.-Priesen-W.-Auscha
15.400	407	9.158	1.358	10.516	3.505	9.523	1.346	10.869	3.623	— 3·3	8.412	8.695	Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
....	61.100	.....	63.873	63.873	5.323	....	56.228	56.228	4.686	+ 13·6	12.775	11.246	Königshof-B.-Koněprus
11.375	3.744	6.718	11.442	18.160	1.008	....	.....	.....	....	...	2.419	...	Kühnsdorf-Eisenkappel
75.679	20.356	15.137	18.538	33.675	11.225	11.757	16.026	27.783	9.261	+ 21·2	26.940	22.226	Kuttenberger Lokalb.
15.863	2.325	9.446	6.343	15.789	831	9.557	8.986	18.543	976	— 14·9	1.992	2.340	Laibach-Oberlaibach
12.369	15.058	5.282	12.850	18.132	1.511	5.131	11.849	16.980	1.415	+ 6·8	3.626	3.396	Lundenburg-Eisgrub
9.441	19.166	8.715	16.961	25.676	856	9.404	15.529	24.933	831	+ 3·0	2.054	1.994	Melnik-Mšeno
6.255	1.878	2.237	3.024	5.261	351	2.728	4.013	6.741	449	— 22·0	842	1.077	Mšeno—Unter-Cetno
61.370	7.192	88.666	30.970	119.636	4.985	76.922	29.301	106.223	4.426	+ 12·7	11.964	10.622	Mori-Arco-Riva a. G.
10.105	22.436	4.699	19.888	24.587	1.639	4.687	29.005	33.692	2.249	— 27·0	3.934	5.390	Mutenitz-Gaya
50.810	31.346	18.797	48.635	67.432	8.429	21.505	47.272	68.777	8.597	— 2·0	20.230	20.634	Neutitscheiner Lokalb.
39.683	22.357	28.149	61.988	90.137	1.218	13.103	22.622	35.725	940	+ 29·5	2.923	2.256	N.-Oe. Waldviertelbahn
32.770	4.364	16.811	14.362	31.173	1.247	16.682	18.072	34.754	1.390	— 10·3	2.993	3.336	Otrokowitz-Wisowitz
45.235	14.881	32.353	42.095	74.448	1.519	33.508	39.380	72.888	1.487	+ 2·1	3.645	3.569	Pielachtalbahn
14.693	8.781	9.296	20.353	29.649	1.977	10.363	24.270	34.633	2.309	— 14·4	4.745	5.542	Reichenau a/K.-Solnitz
12.649	12.401	8.148	18.012	26.160	1.046	10.071	17.757	27.828	1.113	— 6·0	2.508	2.676	Radkersburg-Luttenbg.
30.315	18.783	14.869	31.854	46.723	1.230	15.584	40.587	56.171	1.478	— 16·8	2.952	3.547	Saitz-Göding
48.506	19.774	29.518	28.886	58.404	2.336	27.850	27.999	55.849	2.234	+ 4·6	5.606	5.362	Salzburg-Lamprechtsh.
51.097	16.550	52.333	42.475	94.808	1.415	50.083	50.378	100.461	1.499	— 5·5	3.396	3.597	Salzkammergut-Lokalb.
85.459	39.422	42.950	64.091	107.041	2.548	46.338	70.740	117.078	2.787	— 8·5	6.116	6.690	Schneebergbahn
19.915	37	8.999	179	9.178	1.836	....	.....	.....	....	...	4.406	...	Stammersdorf-Auersthal
54.752	133.688	18.393	165.007	183.400	10.189	21.600	182.120	203.720	11.318	— 10·0	24.453	27.163	Stauding-Stramberger
41.897	16.082	30.640	45.570	76.210	1.588	33.370	42.410	75.780	1.579	+ 0·6	3.811	3.790	Steyrtal-Bahn
4.323	20.342	1.550	24.019	25.569	4.262	2.071	23.686	25.757	4.293	— 0·7	10.229	10.303	Stramberg-Wernsdorf
11.507	96.355	1.838	121.988	123.826	12.383	1.903	130.512	132.415	13.241	— 6·5	29.719	31.778	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
54.700	47.886	33.381	81.259	114.640	2.939	29.973	95.358	125.331	3.214	— 8·6	7.056	7.716	Cilli-Wöllan
46.853	51.289	25.637	83.626	109.263	2.230	27.538	72.477	100.015	2.041	+ 9·2	5.352	4.898	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies.
44.648	12.573	31.888	52.192	84.080	5.605	29.443	43.079	72.522	4.834	+ 15·0	13.452	11.601	Ueberetscherbahn
2.515	8.983	849	26.478	27.327	3.416	750	25.936	26.686	3.336	+ 2·4	8.198	8.007	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
39.821	9.992	36.082	29.367	65.449	2.045	31.536	17.212	48.748	1.950	+ 4·7	4.908	4.680	Zillertalbahn
													Dampftramways.
836.560	13.803	122.960	15.791	138.751	13.875	131.611	14.646	146.257	14.626	— 5·2	33.300	35.102	Brünner Lokaleisenb.-G.
1,222.986	3.381	323.965	9.858	333.823	7.948	296.246	8.928	305.174	7.266	+ 9·4	19.075	17.438	Ostrau-Witkow.-Ellg. Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
333.807	.....	77.805	.....	77.805	6.484	76.041	.....	76.041	6.337	— 2·3	15.561	15.208	Innsbruck-Hall i. T.
429.098	.....	58.727	.....	58.727	8.389	69.176	.....	69.176	9.882	— 15·1	20.134	23.717	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
601.644	.....	86.858	.....	86.858	14.476	90.053	.....	90.053	15.009	— 3·6	34.742	36.022	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftr. Westbahnlinie Hütteldorf)
76.214	23.544	24.171	32.436	56.607	4.043	20.495	33.676	54.171	3.869	+ 4·5	9.703	9.286	Salzburger Eisenb. u. Tr.
355.970	133.929	91.665	124.926	216.591	8.664	82.772	100.345	183.117	7.325	+ 18·3	20.794	17.580	Wr.Lokalb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
31,388.820	42,509.406	57,961.185	180,571.594	238,532.779	11.845	59,343.737	176,028.345	235,372.082	11.926	— 0·7	28.428	28.622	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Mai 1903	1902	Im Monate Mai 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·31	6·31	1.278	140	3.693	802	4.495	...	4.471	...	...	...	...
Gaisbergbahn	5·25	5·25	1.485	...	5.593	...	5.593	...	3.878	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	24.492	84	17.267	415	17.682	...	13.829	...	...	...	...
Schafbergbahn	5·83	5·83	138	...	1.010	...	1.010	...	...	...	...	...	...
Schneebergbahn	9·67	9·67	419	22	1.978	283	2.261	...	1.441	...	...	...	...
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	8·76	7·15	201.533	...	19.948	...	19.948	...	14.654	...	...	...	...
Baden-Vöslau	11·09	11·09	70.304	...	12.430	...	12.430	...	10.348	...	...	...	...
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	48.209	...	8.395	...	8.395	...	6.326	...	...	...	...
Brünner Strassenbahnen	19·80	18·61	629.770	8.522	79.383	11.513	90.896	...	77.451	...	...	...	...
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	81.510	...	14.670	...	14.670	...	15.119	...	...	...	...
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	129.174	...	13.130	...	13.130	...	11.992	...	...	...	...
Dornbirn-Lustenau	11·12	...	25.315	...	7.154	...	7.154	...	...	...	...	...	...
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	19·06	111.785	1.003	22.553	1.829	24.382	...	24.311	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·60	2·60	7.740	...	1.910	...	1.910	...	1.968	...	...	...	...
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·08	30·96	670.073	...	110.499	...	110.499	...	113.688	...	...	...	...
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	47.429	...	11.109	...	11.109	...	10.091	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	15.762	...	2.819	...	2.819	...	3.289	...	...	...	...
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	421.208	...	43.677	...	43.677	...	27.142	...	...	...	...
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	5·20	83.352	...	10.176	...	10.176	...	9.533	...	...	...	...
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	452.898	...	51.272	...	51.272	...	50.976	...	...	...	...
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	11·94	6·04	256.272	...	46.069	...	46.069	...	32.513	...	...	...	...
Marienbader Strassenbahn	2·31	2·31	18.934	...	4.262	...	4.262	...	3.185	...	...	...	...
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Neue Wr. Tramway-Ges. in Liquid.	17·80	...	841.917	...	126.031	...	126.031	...	...	...	...	...	...
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	94.779	...	14.470	...	14.470	...	15.901	...	...	...	...
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	10·60	150.537	...	18.087	...	14.087	...	13.133	...	...	...	...
Prager elektr. Strassenbahn	43·17	43·17	2,116.012	...	274.018	...	274.018	...	252.214	...	...	...	...
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)*)	1·37	1·37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Prag (Belvedere)-Seilbahn mit elektrischem Betriebe	0·10	...	22.376	...	948	...	948	...	...	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	168.907	...	20.844	...	20.844	...	19.823	...	...	...	...
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·14	6·14	149.233	...	19.019	...	19.019	...	17.633	...	...	...	...
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	119.694	31	19.774	31	19.805	...	18.671	...	...	...	...
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	17·30	733.022	...	86.303	...	86.303	...	79.863	...	...	...	...
Triest-Opčina	5·02	...	22.411	...	12.530	...	12.530	...	...	...	...	...	...
Wiener elektrische Strassenb.	131·66	110·70	13,717.590	...	1,870.491	...	1,870.491	...	1,636.115	...	...	...	...
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	90.540	...	14.256	...	14.256	...	13.430	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	...	0·10	...	...	...	...	...	...	1.431	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	18.567	...	2.815	...	2.815	...	1.997	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	1.075	...	2.311	...	2.311	...	1.932	...	...	...	...

*) Im Monate Mai 1903 und 1902 war der Betrieb eingestellt.

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. Auch auf dieser Lokalbahn zeigten sich in beiden Haupttransportzweigen Minusdifferenzen. Das Ergebnis aus dem Personenverkehre war nämlich um K 122 (— 400 Reisende), jenes aus dem Güterverkehre um K 1074 (— 2500 t) geringer als im Mai 1902. Der letztere Ausfall steht hauptsächlich mit der Abnahme im Kohlenversande im Zusammenhange.

Lokalbahn Raudnitz-Hospozin. Die Einnahme aus dem Personentransporte ist um K 140 bei nahezu gleicher Frequenz wie im Vorjahre zurückgegangen. Im Güterverkehre wurde weniger Kohle verfrachtet, worauf zum grössten Teile die nachgewiesene Mindereinnahme von K 1965 (— 600 t) zurückzuführen ist.

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Die beträchtliche Mehreinnahme von K 26.342 rührt fast gänzlich aus dem Güterverkehre her, welcher eine Mehrverfrachtung von 26.700 t, zumeist von Kohle, Holz, Kalk und Ziegeln zu verzeichnen hatte.

Lokalbahn Wodňan-Moldauthein. Die nachgewiesene Mehreinnahme von K 1344 resultiert aus dem Güterverkehre, in welchem um 800 t, zumeist Holz, mehr befördert wurden.

Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf. In der Personenbeförderung ergab sich ein Einnahmenausfall

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate: 1903 (Kronen)	1902	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Zahnradbahnen.													
1.278	140	3.693	802	4.495	...	2.939	1.532	4.471	...	...	...	...	Achenseebahn
1.485	...	5.593	...	5.593	...	3.878	...	3.878	...	...	...	...	Gaisbergbahn
39.528	596	28.291	838	29.129	...	28.011	809	28.820	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
138	...	1.010	...	1.010	...	...	...	...	...	...	...	...	Schafbergbahn
419	22	1.978	283	2.261	...	1.422	19	1.441	...	...	...	...	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
783.997	...	77.348	...	77.348	...	65.232	...	65.232	...	...	...	...	Aussiger elektr. Kleinb.
90.100	...	14.812	...	14.812	...	16.032	...	16.032	...	...	...	...	Baden-Vöslau
144.364	...	24.321	...	24.321	...	23.004	...	23.004	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
2,456.487	44.617	291.907	56.924	348.831	...	275.767	60.477	336.244	...	...	...	...	Brünner Strassenbahn
366.714	...	64.707	...	64.707	...	68.720	...	68.720	...	...	...	...	Brüxer Strassenbahn
519.777	...	52.438	...	52.438	...	49.360	...	49.360	...	...	...	...	Czernowitzer elektr. B.
116.681	...	30.381	...	30.381	...	...	...	...	...	...	...	...	Dornbirn-Lustenau
529.853	2.096	102.651	5.447	108.098	...	112.349	...	112.349	...	...	...	...	Gablonzer elektr. Str.B.
30.421	...	7.248	...	7.248	...	7.745	...	7.745	...	...	...	...	Gmunden Bhf.-Stadt
2,732.796	...	458.415	...	458.415	...	492.237	...	492.237	...	...	...	...	Grazer elektr. Kleinb.
133.975	...	30.675	...	30.675	...	32.601	...	32.601	...	...	...	...	Graz-Maria Trost
35.077	...	6.419	...	6.419	...	7.915	...	7.915	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
1,630.609	...	169.809	...	169.809	...	117.189	...	117.189	...	...	...	...	Krakauer elektr. Kleinb.
354.267	...	45.166	...	45.166	...	41.787	...	41.787	...	...	...	...	Laibacher elektr. Str.-B.
1,900.957	...	215.507	...	215.507	...	215.596	...	215.596	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
954.998	...	162.339	...	162.339	...	121.958	...	121.958	...	...	...	...	Linz-Urf.-Pöstlingberg
34.730	...	7.178	...	7.178	...	3.185	...	3.185	...	...	...	...	Marienbader Strassenb.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
2,325.179	...	345.955	...	345.955	...	...	...	...	...	...	...	...	Neue Wr. Tramway i. L.
419.123	...	65.256	...	65.256	...	69.875	...	69.875	...	...	...	...	Olmützer elektr. Str.B.
571.659	...	53.428	...	53.428	...	55.919	...	55.919	...	...	...	...	Pilsner elektr. Kleinb.
8,522.884	...	1,114.553	...	1,114.553	...	1,110.699	...	1,110.699	...	...	...	...	Prager elektr. Str.B.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Belvedere)-Bubna
29.750	...	1.654	...	1.654	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Belvedere) Seilb. mit elektr. Betriebe
765.947	...	91.845	...	91.845	...	89.010	...	89.010	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
605.575	...	76.600	...	76.600	...	77.320	...	77.320	...	...	...	...	Reichenberger elektr.St.
483.380	78	74.084	79	74.163	...	81.446	403	81.849	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
3,016.349	...	349.697	...	349.697	...	339.507	...	339.507	...	...	...	...	Triester elektr. Kleinb.
66.678	...	37.894	...	37.894	...	...	...	...	...	...	...	...	Triest-Opčina
59,671.122	...	7,875.594	...	7,875.594	...	7,041.503	...	7,041.503	...	...	...	...	Wiener elektr. Strassenb.
355.174	...	57.921	...	57.921	...	58.077	...	58.077	...	...	...	...	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
...	...	...	...	...	...	4 699	...	4.699	...	...	...	...	Belvedere in Prag
29.518	...	4 440	...	4.440	...	3.763	...	3.763	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
4.432	...	3.769	...	3.769	...	3.387	...	3.387	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg

von K 461 (2600 Reisende). Auch die Einnahme des Güterverkehres ist um K 4518 (— 300 t) gegen jene des Monates Mai 1902 zurückgeblieben, da im Berichtsmonate geringere Quantitäten von Braunkohle zur Aufgabe gelangten.

Die für das Jahr 1903 ausgewiesenen Einnahmen sind auf Grund definitiver Abrechnungen der ersten zwei Monate des laufenden Jahres richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Altes Netz. Die im Monate Mai 1903 erzielten Mindereinnahmen gegenüber dem gleichen Monate 1902 sind im allgemeinen dem schwächeren Personen- und Güterverkehre, besonders aber dem infolge des ungünstigen Wasserstandes geringeren Kohlenverkehre zur Elbe zuzuschreiben.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die für den Monat Mai 1903 ausgewiesene Mehreinnahme ist auf den stärkeren Güterverkehr zurückzuführen.

Die für das Jahr 1903 ausgewiesenen Einnahmen der beiden Netze sind auf Grund definitiver Abrechnungen der Monate Jänner und Februar richtiggestellt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Mai 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem

Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 6825, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 25.725, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 18.900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 1372, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 63.828, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 65.200 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultieren sowohl aus dem Kohlenverkehre wie aus dem Verkehre von diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund definitiver Buchungen pro Jänner richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Mai 1903 hat der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 388.735 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 70.019 ergeben.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 83.527 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 214.155.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	8.167 t
Mehl und Mahlprodukten	„	2.613 t
Steinen aller Art	„	1.399 t
Erzen und Schlacken	„	2.693 t
Eisen und Stahl	„	5.703 t
Kohlen	„	18.830 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Zucker, raffiniert	um	2516 t
Zucker, roh	„	1621 t
Holz aller Art	„	861 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 36.325 Personen und das Erträgnis um K 9296 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 70 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 3035 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Mehl und Mahlprodukten	um	130 t
Zucker, raffiniert	„	360 t
Holz aller Art	„	2362 t
Erzen und Schlacken	„	102 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Getreide aller Art	um	297 t
Zucker, roh	„	1889 t
Steinen aller Art	„	501 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 13.791 Personen und das Erträgnis um K 4136 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 444 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 12.388 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken, eine Mehrverfrachtung und die Artikel Zucker, raffiniert, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Mai 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 2679 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 275, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 1285 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1234.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, Holz aller Art, sowie Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Abnahme um 851 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 939, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 277 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 114.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Holz aller Art eine Mehr- und betreffs der Artikel Mehl und Mahlprodukte, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im Mai 1903 gegenüber dem Mai 1902 im Personenverkehre eine Abnahme um 1375 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 207, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 503 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 328.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Steine aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Mutenitz-Gaya ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 738 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 78, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 42 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1867.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art, sowie Mehl und Mahlprodukte eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Abnahme um 70 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 178, im Güterverkehre eine Abnahme um 1071 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 292 zu verzeichnen.

Was schliesslich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Abnahme um 64 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 66, im Güterverkehre eine Zunahme um 117 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 38.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen für die Monate Jänner und Februar richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Strecke. Die im Monate Mai 1903 erzielte Mehreinnahme resultiert aus der Mehrbeförderung von Erzen und Kohle.

Die Einnahmen des Jahres 1903 enthalten die definitiven Ergebnisse des Monates Jänner, welche sich um K 19.341 höher stellen als die seinerzeit publizierten provisorischen Resultate.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Die für den Monat Mai 1903 ausgewiesene Mehreinnahme wurde aus der Mehrbeförderung von Kalkstein erzielt.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate Mai 1903 hat der Personenverkehr um 2602 Reisende und die bezüglichen Einnahmen um K 695 abgenommen, wogegen der Güterverkehr um 142 t, bezw. um K 679 zugenommen hat.

Die geringere Personenfrequenz ist noch immer auf die Fahrpreiserhöhung der Vorbahn und auf die Fahrkartensteuer zurückzuführen.

Der Güterverkehr stieg infolge Mehrbeförderung von Kohle, Ziegel und Melasse.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Mai 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Mai 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantiertes Netz . . .	— 32.768	Personen	—	K 55.932
Ergänzungsnetz . . .	— 15.024	„	—	„ 29.922
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 14.582	„	—	„ 24.564

Der Ausfall im Personenverkehre resultiert aus dem Umstande, dass die beiden Pfingstfeiertage im Vorjahre in den Monat Mai fielen.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Mai 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 31.606 t	+	K 67.155
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 17.722 t	+	„ 111.301
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 2.044 t	+	„ 37.558

Die Mehreinnahme aus dem Frachtenverkehre ergibt sich aus dem gesteigerten Elbeverkehre, aus einer nicht unwesentlichen Zunahme des Zuckerexportes, sowie aus einer Steigerung des Holzverkehres.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1903 umfasst den Monat Jänner.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate Mai 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 196.787 erfahren, indem der Personenverkehr eine Mehreinnahme von K 6591, dagegen der Frachtenverkehr eine Mindereinnahme von K 203.378 ausweist.

Die gesellschaftlichen Lokalbahnen weisen Mehreinnahmen auf.

Dieselben betrugen bei der

Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben . . . . K 2.743
 Personenverkehr + K 1.891
 Frachtenverkehr + K 852

Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg . . . . K 596
 Personenverkehr — K 339
 Frachtenverkehr + K 935

Lokalbahn Mödling-Brühl . . . . K 42

Von den Pachtbahnen weisen die nachstehenden Mehreinnahmen nach:

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg um . . . . K 637
 Personenverkehr + K 27
 Frachtenverkehr + K 610

Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . K 149
 Personenverkehr + K 1
 Frachtenverkehr + K 148

Ein Rückgang in den Einnahmen ergab sich hingegen bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um . . . . K 18.739
 Personenverkehr — K 480
 Frachtenverkehr — K 18.259

Leoben-Vordernberger Bahn um . K 13.023
 Personenverkehr — K 242
 Frachtenverkehr — K 12.781

Graz-Köflacher Bahn um . . . . . K 25.662
 Personenverkehr — K 7.395
 Frachtenverkehr — K 18.267

Lokalbahn Cilli-Wöllan um . . . K 2.308
 Personenverkehr + K 14
 Frachtenverkehr — K 2.322

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen pro Jänner richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Personenverkehre ergibt sich für den Monat Mai 1903 ein Ausfall von 10.156 Reisenden und K 11.775.

Im Güterverkehre wurden dagegen 2664 t mehr verfrachtet und K 10.493 mehr eingenommen.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre wurden 1599 Fahrgäste weniger befördert und K 99 weniger vereinnahmt.

Im Güterverkehre ergab sich ein Einnahmenausfall von K 1543.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Der Betrieb der Zahnradstrecke wurde am 28. Mai 1903 wieder aufgenommen und ergab eine Mehreinnahme von zusammen K 820.

Die Einnahmenausfälle der Eisenbahn Wien-Aspang, sowie der Schneebergbahn, Adhäsionsstrecken, im Personenverkehre finden ihre Erklärung in dem Umstande, dass im Vorjahre die Pfingstfeiertage gänzlich in den Vergleichsmonat fielen, während heuer der Pfingstmontag auf den 1. Juni gefallen ist. Ausserdem hat die Einführung der Fahrkartensteuer und die hierdurch bedingte nicht unbeträchtliche Fahrtverteuerung einen schädigenden Einfluss auf die Frequenz ausgeübt.

Von den ausgewiesenen Einnahmen des Personenverkehres ist die Fahrkartensteuer bereits in Abzug gebracht.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Piła-Jaworzno. (Genehmigung des Projektes für die Eisenkonstruktion in km 1·1/2 der Verlängerung obiger Lokalbahn von der Domsgrube bis Jaworzno Stadt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Detailplan für die Eisenkonstruktion des offenen Objektes in km 1·1/2 der Verlängerung der Lokalbahn Piła-Jaworzno von der Domsgrube bis Jaworzno Stadt genehmigt. [E.-M.-Z. 28.989.]

Projektierte normalspurige Bahn niederer Ordnung Pilsen-Stěnovic. (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Ingenieur Rudolf Fanta in Prag vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung vom Bahnhofe in Pilsen über Černic bis zu den Granitbrüchen in Stěnovic geeignet befunden und die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, für das gegenständliche Projekt die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 13.363.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachorz (Dynów). (Detailprojekt für die Variante km 18·90 bis km 24·11: Anberaumung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums für das vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegte Variantenprojekt km 18·90 bis km 24·11 der in Bauausführung begriffenen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachorz (Dynów) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für den 17. und 18. Juli 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 31.563.]

Nebenbahn Petersdorf-Grünthal. (Anberaumung der staatlichen Kollaudierung, sowie der Nachtragskommission zur Festsetzung der Grenzübergangspunkte der auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen Teilstrecken der kgl. preussischen Staatsbahnlinie Petersdorf—Grünthal.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau die Durchführung der staatlichen Kollaudierung für die baulichen Herstellungen der auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen Teilstrecken der kgl. preussischen Staatsbahnlinie Petersdorf—Grünthal für den 17. Juli 1903 und anschliessend hieran am 18. Juli 1903 die Revision der Grenzübergangspunkte auf den oberwähnten Teilstrecken anberaumt. [E.-M.-Z. 30.554.]

Normalspurige Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. (Vorlage des Detailprojektes für die Variante in der Teilstrecke km 3·7 bis km 4·9: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von den Konzessionären der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf vorgelegte Detailprojekt für die aus Anlass der Verlegung der Station Stadl-Paura der k. k. Staatsbahnlinie Lambach—Gmunden notwendig gewordene Variante der Teilstrecke km 3·7 bis km 4·9 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf entsprechend befunden und die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, die politische Begehung für das Variantenprojekt vorzunehmen und ermächtigt, für das ganze begangene Projekt bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 27.623.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung der Linie Dresdnerstrasse der Städtischen Strassenbahnen in Wien.) Am 11. Juli wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Innstrasse durch die Dresdnerstrasse bis zur Stromstrasse aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Eröffnung der Personenhaltestelle Duban.) Am 15. Juli wurde die in der Strecke Laun—Libochowitz in km 16·772 zwischen den Personenhaltestellen Křesin und Libochowitz-Stadt gelegene Personenhaltestelle Duban für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Ausland.

Preussen. (Untersuchung des Wagenmateriales bei den Preussischen Staatsbahnen.) Wie die „H. N." mitteilen, sind die Vorschriften für die Untersuchung der Personen-, Post- und Gepäckswagen in einigen Punkten abgeändert und ergänzt worden mit der Massgabe, dass die neue Bestimmung am 1. Oktober 1903 in Kraft tritt. Bei Wagen, die für Schnellzüge verwendet werden, ist die Untersuchung in Zeiträumen zu wiederholen, die der Zurücklegung eines Weges von etwa 30.000 km entsprechen. Bei besonders günstigen Verhältnissen bleibt es den Eisenbahn-Direktionen überlassen, diese Frist auf eine Mehrleistung von 10.000 km auszudehnen. Die Untersuchung muss spätestens innerhalb sechs Monaten erfolgen. Für Personenzüge wird eine Untersuchung der Wagen in Zeiträumen erforderlich erachtet, die der Zurücklegung eines Weges von 45.000 km entsprechen. Auch hier ist, wenn besonders günstige Verhältnisse vorliegen, den Eisenbahn-Direktionen anheimgegeben, die Untersuchung der Wagen, die spätestens innerhalb 12 Monaten beendet sein muss, auf eine Mehrleistung von 10.000 km auszudehnen. Die Salon-, Speise- und Schlafwagen der preussischen Eisenbahnverwaltungen, die Speisewagen und Schlafwagen von Gesellschaften, sowie die Post- und Kurswagen sind zu untersuchen, sofern die zulässige kilometrische Leistung vor Ablauf der Untersuchungsfrist bereits überschritten ist. Ueber ihre Verwendung sind Laufregister zu führen. Die Untersuchung der Wagen erfolgt ausschliesslich in den Werkstätten. Der Aufenthalt der Wagenzüge in der Werkstätte darf im allgemeinen nicht länger als acht Tage dauern. Die Werkstätten-Inspektionen haben für die Wagenzüge den Zeitpunkt der nächsten Untersuchung aus dem von der kgl. Eisenbahn-Direktion übermittelten Plane zu entnehmen und den Tag der nächsten Zuführung an beiden Seiten der Langträger unter der Anschrift der Untersuchung mit weisser Farbe anzuschreiben. Als Frist für die Wiederholung der Untersuchung der Wagen, die keinem bestimmten Wagenzuge zugeteilt sind, ist je nach der Inanspruchnahme die Zeit nach Ablauf von höchstens sechs Monaten bei Wagen für Schnellzüge und höchstens zwölf Monaten bei Wagen für Personenzüge anzuschreiben.

— (Benützung von Arbeiterkarten an Sonntagen.) Nach einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten können fortan auch an Sonntagen sämtliche Personenzüge mit Wagen IV. Klasse zur Benützung mit Arbeiterkarten jeder Art freigegeben werden, wenn ein allgemeines Verkehrsbedürfnis dazu vorliegt oder dies aus Betriebsrücksichten für notwendig erachtet werden sollte.

— (Errichtung und Verlegung von Inspektionen infolge Verstaatlichung mehrerer Eisenbahnen.) Mit 1. Juli sind im Bereiche der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft folgende Eisenbahninspektionen neu eingerichtet, bezw. verlegt worden: im Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona: eine Eisenbahn-Verkehrsinspektion mit dem Sitze in Altona; im Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg: eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Soldin; im Eisenbahn-Direktionsbezirke Danzig: eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Danzig (Danzig 2); im Eisenbahn-Direktionsbezirke Königsberg i. Pr.: eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Rastenburg und eine Eisenbahn-Maschineninspektion mit dem Sitze in Lyck; im Eisenbahn-Direktionsbezirke Münster i. W.: eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Coesfeld; im Eisenbahn-Direktionsbezirke Stettin: eine Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Kolberg. Zu demselben Zeitpunkte ist ferner der Sitz der Verkehrsinspektion Allenstein I von Allenstein nach Königsberg i. Pr. verlegt worden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium Tullius Krauss zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Absdorf-Stockerau" ernannt.

Der Eisenbahnminister hat die Ministerial-Konzipisten Dr. Marius Glessig, Heinrich Ritter v. Reinhardt, Doktor Viktor Desoyer, Dr. Gustav Stockhammer und Dr. Edmund Bechmann zu Ministerial-Vizesekretären im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Baukommissär der österreichischen Staatsbahnen Hans Cadlolo, ferner den Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Alexander Hirt und den Baukommissär der österreichischen Staatsbahnen Ladislaus Otta zu Oberingenieuren im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tarifierung von Pappe und Pappendeckel im direkten Verkehre zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen via Somovit—Russé.

Wir bringen hiermit zur Kenntnis, dass Pappe und Pappendeckel aller Art bei Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 5 des obengenannten Tarifes vom 1. August 1903 n. St. angefangen zu den Frachtsätzen des genannten Ausnahmetarifes expediert werden dürfen.

Wien, am 13. Juli 1903. [703]

Die Direktion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife, Teil V, Heft 1, vom 1. Mai 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag, welcher unter anderem Aenderung und Ergänzung der Frachtsätze in den Abteilungen I und II enthält, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und durch die beteiligten Stationen zum Preise von K 0·12 zu beziehen.

Wien, am 13. Juli 1903. [704]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. August 1903 tritt zum Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandstarife vom 20. August 1901 der Nachtrag III in Kraft, welcher in den Stationen Friedland i. B., Raspenau, Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von Mk. 0·10, resp. 12 Heller erhältlich.

Wien, am 11. Juli 1903. [705]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc., Teil III, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen, ferner von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken bei Aufgabe in jedem Gewichte zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Bludenz und westlich hiervon) anderseits zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1899 samt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. September 1903 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von K 1·— für das Stück zu beziehen.

Wien, am 11. Juli 1903. [706]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife, Teil IV, Heft 4.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag, welcher die Einbeziehung der Station Granica in den Haupttarif enthält, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Bahnen zum Preise von K 0·25 erhältlich.

Wien, am 13. Juli 1903. [707]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Einführung des neuen direkten Kartierungsfrachtsatzes für mineralische Kohlen aus dem Ostrau-Karwiner und Dombrau-Karwiner Reviere nach dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände.

Mit 1. August 1903 gelangt ein neuer direkter Kartierungsfrachtsatz für Sendungen mineralischer Kohlen von nachstehend bezeichneten Stationen nach dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände:

I. von sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere via Süssenbrunn;

II. von Dombrau und Karwin (K.O.E.)

zur Einführung.

Zugleich tritt der gleichnamige direkte Kartierungsfrachtsatz, gültig vom Tage der Eröffnung des Schleppgeleises der Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände, ausser Kraft.

Exemplare des betreffenden Tarifes können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 13. Juli 1903. [708]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einbeziehung der Station Kralohof in den Tarif.

Vom 1. August 1903 ab wird die Station Kralohof der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Für Sendungen nach Kralohof kommen die in diesem Tarife für die Station Trebitsch enthaltenen Frachtsätze zuzüglich 4 Heller für 100 kg zur Erhebung.

Wien, am 14. Juli 1903. [709]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrsstörung.

Infolge Brückenbeschädigung durch Hochwasser wurde in der Strecke Gölniczbánya—Frakfalu der Gölnicztalbahn der Güterverkehr am 12. Juli 1903 auf circa 4 Tage eingestellt.

Der Personen- und Gepäcksverkehr wird mittels Umsteigens aufrecht erhalten.

Budapest, am 14. Juli 1903. [710]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

10. Juli. In der Strecke Jägerndorf—Hennersdorf wurde wegen Hochwassers der Gesamtverkehr eingestellt.

12. Juli. In den Strecken Skawina—Oświęcim, Skawina—Sucha—Saybusch wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

13. Juli. In der Strecke Jägerndorf—Hennersdorf wurde mit dem Zuge Nr. 1811 (mit Ausnahme der Schnellzüge) und in der Strecke Hannsdorf—Niederlindewiese mit dem Zuge Nr. 11 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

13. Juli. In der Strecke Haugsdorf-Weidenau—Stadt Weidenau und Haugsdorf—Weidenau—Barzdorf wurde mit dem Zuge Nr. 952 der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wieder aufgenommen.

13. Juli. Auf der Kremstalbahn wurde mit dem Zuge Nr. 517 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

13. Juli. Wegen Hochwassers wurde in der Strecke Krakau—Kocmyrzów der Gesamtverkehr und in der Strecke Stróże—Wola łużańska der Güterverkehr eingestellt.

14. Juli. In der Strecke Sandhübel—Niklasdorf wurde mit dem Zuge Nr. 11 der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr und in der Teilstrecke Niederlindewiese—Setzdorf mit dem Zuge Nr. 815 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen. Für den Gesamtverkehr verbleiben die Strecken Niklasdorf—Zuckmantel, Niklasdorf—Ziegenhals, Ziegenhals—Hennersdorf, Röwersdorf—Hotzenplotz, Erbersdorf—Würbenthal und Setzdorf—Haugsdorf bis auf weiteres geschlossen.

16. Juli. Der Eilgutverkehr von und nach den Stationen Tartarów, Worochta und Woronienka der Strecke Stanislau—Körösmező wurde durch Uebertragen von Kolli bis zu 50 kg mit dem Zuge Nr. 3115 wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

13. Juli. Infolge Dammbeschädigung durch Hochwasser wurde auf dem Zirkumvallationsflügel Krakau—Podgórze-Bonarka der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

13. Juli. In der Strecke Kozy—Kenty der Lokalbahn Bielitz-Kalwarya wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

13. Juli. In der Teilstrecke Krasna—Zaschau der Lokalbahn Krasna-Rožnau wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

12. Juli. Wegen Hochwassers wurde in den Strecken Kralován—Liptó-Ujvar, Kralován—Árvaváralja, Varna—Zsolna und Kisutcza-Ujhely—Zsolna der Gesamtverkehr eingestellt. In der Strecke Kisutcza-Ujhely—Zsolna wird der Personenverkehr durch Umsteigen, bezw. Uebertragen des Gepäckes bis zu 50 kg aufrecht erhalten.

13. Juli. In den Strecken Kralován—Liptó-Ujvar und Kralován—Árvaváralja wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

12. Juli. Wegen Hochwassers wurde in der Strecke Nagybittse—Predmér—Puchó—Kocskócz der Gesamtverkehr eingestellt.

13. Juli. Wegen Hochwassers wurde in den Strecken Galgócz—Lipotvár—Vág-Ujhely und Szilád-Zéle—Lipotvár der Gesamtverkehr und in der Strecke Tepla Trencsén-Teplitz—Nemsova der Güterverkehr eingestellt.

13. Juli. In der Strecke Piski—Szászváros wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. a. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die VI. internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Frankfurt a. M.
5. und 6. Juli 1903;
2. die internationale Jahres-Kunstausstellung im Glaspalaste zu München
1. Juni bis 31. Oktober 1903;
3. die mit der 48. Wanderversammlung deutscher, österreichischer und ungarischer Bienenwirte verbundene Ausstellung in Strassburg i. E.
18. bis 23. Juli 1903.

— (Ergänzung des Kilometerzeigers vom 1. April 1895.) Für die demnächst zur Eröffnung kommende, zwischen Petershausen und Reichertshausen gelegene Station V. Klasse „Paindorf" betragen die Entfernungen von oder nach:

Reichertshausen	4 km
Pfaffenhofen	10 „
Walkersbach	16 „
Wolnzach Bahnhof	21 „
Hög	27 „
Reichertshofen	33 „
Oberstimm	37 „
Ingolstadt Z. B.	41 „
Petershausen	4 „
Esterhofen	10 „
Röhrmos	13 „
Walpertshofen	19 „
Dachau	23 „
Allach	30 „
München Z. B.-Personenbahnhof	41 „

Die Entfernungen für die übrigen bayerischen Haupt- und Vizinalbahnstationen werden durch den XXV. Nachtrag zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895, welcher demnächst zur Ausgabe gelangt, veröffentlicht.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Einbeziehung der Station Wiesau.) Mit sofortiger Gültigkeit wird Wiesau als Empfangsstation in den Ausnahmetarif Nr. 2 f auf Seite 156 und 157 einbezogen.

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 13. Juni 1903, betreffend Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 13. Juni 1903 hat der Bundesrat auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung folgende Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

I. Hinter Nr. XXVI ist folgende Nummer einzuschalten:

XXVI a.

1. (1) Cyankalium und Cyannatrium in fester Form sind in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten doppelten Fässern mit Einlagereifen oder in ebenso beschaffenen doppelten Kisten mit Umfassungsbändern zur Beförderung aufzugeben. Die inneren Behälter müssen mit dichtem Stoffe ausgekleidet und so beschaffen sein, dass ungeachtet der beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse u. s. w. kein Staub vom Inhalte hindurchdringen kann. Statt der inneren Holzgefässe können auch verlötete Metallgefässe verwendet werden. Die Verwendung dicht verschlossener Gefässe aus Glas oder Steinzeug anstatt der inneren Holzgefässe ist zulässig, wenn diese Gefässe in starke Holzkisten mit Heu, Stroh oder anderen geeigneten Verpackungsstoffen fest verpackt sind.
   (2) Unter den vorstehenden Bedingungen (Abs. 1) können auch mehrere Gefässe zu einem Frachtstücke vereinigt werden.
2. (1) Cyankaliumlauge und Cyannatriumlauge werden zur Beförderung nur zugelassen:
   a) in dichten, mit guten Verschlüssen versehenen eisernen Behältern, die in festen Holz- oder Metallkisten in Kieselguhr, Sägemehl oder andere aufsaugende Stoffe eingebettet sind,
   oder
   b) in besonders dazu eingerichteten Kesselwagen. Die Kessel müssen doppelwandig und vollkommen dicht sein; sie dürfen an den unteren Teilen keine Oeffnungen (Hähne, Ventile oder dergleichen) haben. Die Oeffnungen am Kessel müssen abgedichtet, verschlossen und durch fest eingeschraubte Metallkappen geschützt sein.
   (2) Das Auf- und Abladen der Versandstücke mit Laugen, sowie das Füllen und Leeren der Kesselwagen ist durch den Absender und den Empfänger zu bewirken. Einem etwa an die Eisenbahn gerichteten Antrage auf Ueberlassung von Arbeitern zu derartigen Verrichtungen darf nicht stattgegeben werden.
   (3) Versandstücke mit Laugen sind nur in offenen Wagen zu befördern.
3. Gemeinsame Vorschriften zu 1 und 2:
   a) auf den Versandstücken und auf den Kesselwagen muss in deutlicher, sich abhebender, dauerhafter Schrift die Bezeichnung „Gift" und die Angabe des Inhaltes („Cyankalium", „Cyannatrium", „Cyankaliumlauge" u. s. w.) angebracht sein;
   b) die einzelnen Versandstücke dürfen das Gewicht von 75 kg nicht übersteigen;
   c) die Versandstücke dürfen nicht mit Säuren oder sauren Salzen und nicht mit Nahrungs-, Genuss-, Arzneimitteln und dergleichen zusammen verladen werden. Die Kesselwagen sind nicht in der Nähe mit Säure beladener Wagen in die Züge einzustellen.
4. Die Vorschriften in Ziffer 1 bis 3 finden auch auf Gefässe und Kesselwagen, in denen Cyankalium oder Cyannatrium befördert worden sind, sinngemässe Anwendung. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

II. In der Nr. XXXV c ist vor „Roburit I T" einzufügen:

Roburit I A und Roburit I C (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Binitrobenzol, Kalisalpeter, Ammonsulfat und Kaliumpermanganat),

Roburit I D (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Binitrobenzol, Kalisalpeter, Ammonsulfat, Mehl und Kaliumpermanganat),

Roburit I E oder Kronenpulver (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Trinitronaphthalin, wobei der Gehalt an Trinitronaphthalin zwischen 6 und 16 Prozent wechseln kann, oder Gemenge von Ammoniaksalpeter, Trinitronaphthalin, Ammonsulfat, Kalisalpeter, Kaliumpermanganat und Mehl, wobei der Gehalt an Trinitronaphthalin von 5 bis 18 Prozent und der Gehalt an Kaliumpermanganat bis zu 4 Prozent wechseln kann.

III. Die Nummer XLIX a erhält folgende Fassung:

Natriumsuperoxyd ist in starken, vollkommen wasserdichten Blechbüchsen, die in eine mit verlötetem Blecheinsatz ausgestattete starke Holzkiste verpackt sind, aufzugeben.

Die vorstehenden Aenderungen sind sofort in Kraft getreten.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien wird für das Jahr 1904 im Offertwege vergeben, und zwar:

420 Tonnen Schmiedekohle, Ia, feinkörnig;
50 „ Stückkoks, Ia, erzeugt aus gewaschener Kohle;
180 Tonnen Stückkoks, nicht sortiert, für Lokomotivfeuerung und Schmiedezwecke.

Nähere Angaben sind aus den Offertformularen zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direktion (Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst) eingesehen oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare benützt werden, sind samt den etwaigen Beilagen pro Bogen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Schmiedekohle und Koks" bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direktion bis längstens **1. August 1903, 12 Uhr mittags**, einzubringen.

Die Preise sind franko Waggon einer Station der österreichischen Staatsbahnen unter Angabe der Frachtspesen von der Grube, resp. von dem Erzeugungsorte bis zur Ablieferungsstation und der etwaigen Refaktien zu notieren.

Die Lieferung obiger Artikel wird in der Zeit vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offertleger hat während eines Zeitraumes von sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben und ist berechtigt, der am 2. August 1903, um 10 Uhr vormittags stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen, und ist die genannte k. k. Staatsbahnbehörde berechtigt, eine nachträgliche Erhöhung oder Verminderung dieser festgesetzten Liefermenge mit Aufrechthaltung der sonstigen Vertragsbedingungen, namentlich der vereinbarten Einheitspreise, um 15 Prozent (schreibe fünfzehn) eintreten zu lassen.

Nach erfolgter Verständigung von der ganzen oder teilweisen Annahme des Offertes ist seitens des Erstehers eine Kaution, welche 10 Prozent des Wertes der erstandenen Lieferung repräsentiert, innerhalb acht Tagen in hierortiger Direktionskassa zu erlegen.

Wenn mehrere Personen gemeinschaftlich offerieren, ist eine Erklärung notwendig, dass sich dieselben für das Anbot solidarisch verbindlich machen, und wem sie als für die Geschäftsführung und zur Empfangnahme der Zahlungen bevollmächtigten bezeichnen.

Die Uebertragung der aus dem Lieferungsvertrage entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten auf dritte Personen ist nur mit Genehmigung der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gestattet.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt, und können auch jene Offerte, welche nicht auf vorgeschriebene Formulare verfasst wurden, abgelehnt werden.

Krakau, am 15. Juli 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Triest.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des in der Zeit vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904 erforderlichen Bedarfes an **Prima Stückkoks (circa 500 t à 1000 kg)**, sowie an **feinkörniger Schmiedekohle (circa 40 t à 1000 kg)** wird im Offertwege vergeben.

Die der Offertstellung zugrunde zu legenden allgemeinen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformulare, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen, können bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Preise sind franko Waggon einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen zu notieren.

Die Lieferung der ausgeschriebenen Materialien wird in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Die Offerte sind, samt den etwaigen Beilagen pro Bogen mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, sub versiegeltem Kuvert, welches die Aufschrift „Offert für Lieferung von Koks und Schmiedekohle" tragen muss, **bis längstens 1. August 1903, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 1. August 1903, nachmittags 3 Uhr, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Triest, am 15. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Triest.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Verkauf von Altmaterialien und Emballagen.

Die in den Materialmagazinen **Wien** und **Gmünd** vorrätigen **Altmaterialien** und **Emballagen** gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei der k. k. Staatsbahn-Direktion (Zugförderungs- und Werkstättenabteilung) erhältlichen Offertformularen und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmässig adjustierten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für Ankauf von Altmaterialien und Emballagen"** versehen, bis längstens **30. Juli 1903, 12 Uhr mittags,** beim Einreichungsprotokolle der gefertigten Direktion einzubringen und die bedungenen Vadien spätestens bis 28. Juli 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 10 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, sowie Offerte, für welche nicht das aufgelegte Offertformular benützt wurde, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 15. Juli 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Seitens der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion wird das im k. k. Materialmagazine in Pilsen im Laufe des III. Quartales 1903, das ist vom 1. Juli bis 30. September 1903 voraussichtlich angesammelte Altmaterial hiermit zum Verkaufe offeriert, und zwar:

Abfälle von Hanf und Jute, Kautschuk, Leder, Schafwoll- und Pelzwaren, alter Stahl in grossen Stücken, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, Roheisenguss in grossen Stücken, Bremsklötze, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nut, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfedern, Volutfedern, Flussstahl (Schwellen), Stahlachsen, eiserne Feuerbox, altes Bruchglas, Stampf- und Korbpapier, Telegraphenstreifen, abgestreifte Fahrkarten, Metallspäne, verunreinigt von Rotguss, Kupferspäne, Bruchmessing, Telegraphenzink, Zinkblech, Bruch-Röhrenkupfer, altes Packfong, Kupferplatten, galv. Kupfer und altes verbranntes Pech.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann.

Die in die Offerte einzusetzenden Preise verstehen sich pro 100 kg franko Wage k. k. Materialmagazin Pilsen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Teil desselben erstrecken, und behält die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hierzu aufgelegten Formulare benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen 1 Krone-Stempelmarke pro jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Ankauf von Altmaterial" bis längstens **30. Juli 1903, 12 Uhr mittags**, bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direktion einzubringen, und ist darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vertraut und vollkommen einverstanden sei.

Die Eröffnung der Offerte erfolgt am 31. Juli 1903, um 10 Uhr vormittags, im Direktionsgebäude in Pilsen, und kann jeder Offerent oder dessen gehörig ausgewiesener Stellvertreter dieser Eröffnung beiwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen sollten, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1666	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Schwefelkies aus Pos. E—21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Pozoritta (via Beszkid—Máramaros-Sziget)	Kisbocskó	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	bis auf Widerruf, längstens bis zur Beseitigung des Verkehrshindernisses auf der Strecke via Woronienka	Lokaltarife	Direkter Frachtsatz besteht nicht	190 Heller		Im Kartierungswege		
1667	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Schotter	Mauthausen	Kleinmünchen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von Reichsstrassen bestimmt sein und mit an eine k. k. Strassenbaubehörde adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller 12	Heller 8	Heller 4	Im Kartierungswege		
				Mauthausen	Linz				14	8	6			
				Mauthausen	Linz-Umschlagsplatz				20	12	8			
				Linz	Linz-Umschlagsplatz				6	4	2			
1668	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Thonröhren	Wartberg-Mürzthal (oder umgekehrt)	Burbach (Saar)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Tarif-Theil II, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 2·33		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1669	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Retortenkohle (Retortenkoks aus Leuchtgasfabriken)	Mannheim B.B. Ludwigshafen a. Rh. Gustavsburg Mainz-Hafen Mainz-Hauptbhf. Mannheim-Neckarvorstadt Frankfurt a. M.-Hauptbhf. Frankfurt a. M.-Hafen Frankfurt a. M.-Ostbhf. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen oder umgekehrt	Lend-Gastein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1 und 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 1·52 1·55 1·65 1·66 1·66 1·55 1·61 1·59 1·59 1·59		Im Kartierungswege		
1670	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter aus der Pos. S—55 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Littitz a. d. Adler	Holitz Hrochowteinitz Platěnitz Roweň Trauerdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 10. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 26 29 26 26 26		Im Kartierungswege		
				Geiersberg	Holitz					33				
1671	k. k. österr. Staatsbahnen	Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun)	Tamsweg und Tomathal	Unzmarkt-Frauenburg	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil I und Teil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokalbahnen	Verschieden	Verschieden	25 Prozent	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1904 zu bewirken ist	Bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung findet die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 27. Dezember 1902 unter fortlaufender Nummer 3707 verlautbarte Frachtermässigung keine Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1672	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, roh, der Pos. E—7 der Güterklassifikation	Gavosdia	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903	Verschieden	176 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Diese Frachtsätze haben für Sendungen über 7 m Länge keine Gültigkeit
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 c) und d) der Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut a) in Gewichtsmengen unter 5000 kg; b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.				a) 338*) Heller b) 299 " c) 190 "				
			Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterklassifikation			Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen von Eisen und Stahl der Pos. E—5, und Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 c) und d) der Güterklassifikation bei Aufgabe in kompletten Wagenladungen, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen				a) 338*) Heller b) 299 " c) 185 "				
1673	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	**Hont-Németi**	**Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf**	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Anhang vom 1. März 1903 zu dem Tarife, Teil II, Heft 3**	**Heller** 113	**Heller** 107	**Heller** 6	**Im Kartierungswege**		
				Korpona					119	113	6			
				Nagy-Bélicz					87	81	6			
				Nagy-Ugrócz					97	91	6			
				Nemes-Kosztolány					101	95	6			
				Nyitra-Novák					103	97	6			
				Nyitraszeg					98	92	6			
				Oszlány					97	91	6			
				Privigye					108	102	6			
				Zsarnócza					118	112	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1674	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Milch als Eilgut	Mánya	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	248 Heller	208 Heller	40 Heller	Im Kartierungswege		
1675	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Gyps der Position G—26 a der Güterklassifikation	Egeres	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3	Verschieden	134 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
1676	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Melasse und Osmosewasser	Chlumetz Neubydżow	Budapest-Lipótváros	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	Heller 204 204	Heller 180 182	Heller 24 22	Im Kartierungswege		
1677	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Backsteine und Ziegel aus feuerfestem Thon oder aus Chamotte	Zliw	Vajda-Hunyad	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	276 Heller	263 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1678	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Trübenwasser Oe.N.W.B.

Von oder nach	Eisenbahn	Gewöhnliche Eilgüter	Frachtgüter der Klasse II: bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Frachtgüter der Klasse A: bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze in Hellern für 100 kg		
Jablonetz a. Iser	L.B.St.Ro.	272	101	89
Kraana	Lokalbahn Zwittau-Polička	601	164	149
Polička	Lokalbahn Zwittau-Polička	681	170	164
Rochlitz	L.B.St.Ro.	278	105	92
Starkenbach-Stadt	L.B.St.Ro.	230	66	62

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1679	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Säure-Emballagen, gebrauchte, leer retourgehende	Trübenwasser Oe.N.W.B.	Hruschau K.F.N.B. Petrowitz K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 164 173		Im Kartierungswege		
1680	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	I. sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere via Süssenbrunn; II. Dombrau und Karwin (K.O.E.)	dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke a. d. Erdbergerlände	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Direkter Kartierungsfrachtsatz für Sendungen mineralischer Kohle von den in der Rubrik 5 genannten Aufgabsstationen nach dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände	910 Heller pro Tonne à 1000 kg	ad I. und II. 875 Heller pro Tonne à 1000 kg	35 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		In dem vorstehenden Frachtsatze sind die Gebühren für den Zuschub rücksichtlich der Schleppgeleise bis in das Wiener städtische Elektrizitätswerk an der Erdbergerlände enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1681	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 8 (Holz des Spezialtarifes 2) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Adamsthal	Teutschenthal	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 8 geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 20. Juli 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II. Heft 1	Besteht kein direkter Frachtsatz	184 Pfennig		Im Kartierungswege		
1682	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ricinusöl	Lobositz St.E.G.	Brünn St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der St.E.G., bezw. Teil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes		Heller 198		Im Kartierungswege		
					Hohenstadt St.E.G.					198				
					Lettowitz					198				
					Olmütz St.E.G.					198				
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn			Wien K.F.N.B. und St.E.G.					198				
1683	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Ausgeklengelte Föhrenzapfen, Kienapfel (Kienzapfen), Fichtenzapfen, Lärchenzapfen, Tannenzapfen, auch zerkleinert	auf unserer österreichischen Linie		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen nach Mähren oder Deutschland bestimmt sein. Das Ein- und Ausladen hat durch Parteiorgane zu geschehen	vom 15. Juli 1903 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende 1903	Lokalgütertarif	Frachtsätze der Klasse C	Frachtsätze des Spezialtarifes 2	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1684	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Sand der Pos. E—18d der Güterklassifikation	Königgrätz	Trautenau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. **Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898**	**43 Heller**	**36 Heller**	**7 Heller**	**Im Kartierungswege**		**Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung**
1685	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterialien und Einrichtungs-, bezw. Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Hlinsko	vgl. Seite 29 des Nachtrages V zum Lokalgütertarife der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Pos. 95	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898**	**Verschieden**	**Verschieden**	**Die im Nachtrage V, Pos. 95, Seite 29, gewährte Frachtermässigung**			
1686	**Oesterr. Nordwestbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Holzschachteln der Pos. K—17 des Tarifes, Teil I	Senftenberg	**Waidhofen a. d. Ybbs**	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen ohne Gewichtsbeschränkung. Das Zugeständnis findet nur Anwendung bei rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des Wagenraumes	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen**	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**Heller** 380		**Im Kartierungswege**		
				Wichstadtl-Lichtenau	**Linz**					332				
					Waidhofen a. d. Ybbs					412				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1687	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Komotau A.T.E. Maria-Ratschitz Mariaschein Paredl Schallan Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Settenz Teplitz Triebschitz Trupschitz Türmitz Ullersdorf	Station der Lokalbahn Mšeno-Unter-Cetno Wratno-Lobes	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 20. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 934 946 926 910 956 858 962 934 872 941 889 850 926 902 894 952 1042 846 910		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
1688	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und deren Anschlussbahnen aus der Richtung von Schönbrunn (exkl. Schönbrunn loko) oder umgekehrt	Strzebowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. einschlägige direkte Tarife	Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze für Schönbrunn zuzüglich 6 Heller pro 100 kg, insoweit nicht die tarifmässigen Gebühren für Strzebowitz sich günstiger stellen	Verschieden	Im Kartierungswege	Die in Spalte 10 festgesetzte Gebührenberechnung findet für derlei Sendungen im Rückvergütungswege Anwendung, wenn die letzteren in der Station Schönbrunn, ohne ausgeladen worden zu sein, umexpediert wurden. In diesem Falle wird die resultierende Differenzfracht gegen Beibringung der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbriefe bis Schönbrunn und der übereinstimmenden auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen ab Schönbrunn rückerstattet werden. Die bezüglichen Dokumente, welche nicht mehr zurückgestellt werden, müssen spätestens drei Monate nach dem Tage der Weitersendung von Schönbrunn zur Einreichung gebracht werden	

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
1689	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	a) Holics loko und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza); b) Holics transito (für Sendungen von den Stationen der Marchtallinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen: Egbell, Kutti, Székelyfalu-Búr-Szent György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Czütörtök, Zohor und Stomfa)	Göding loko	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. September 1903 bis Ende August 1904	Tarif zwischen der Lokalbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft vom 1. Oktober 1898	a) 15 b) 15	a) 8·3 b) 10·3	a) 6·7 b) 4·7	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Zuckerrüben auf die reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Rübenschnitzen und Saturationsschlamm auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Rücksichtlich der Strecke der Holics-Gödinger Lokalbahn erfolgt in dem Falle, dass zur Beförderung der nebenbezeichneten Sendungen Wagen mit einem Ladegewichte von 12.500 kg oder darüber verwendet werden, Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 11.200 kg pro Wagen. Die ermässigten Frachtsätze für Zuckerrüben nach Göding loko und Holics loko finden nur auf Sendungen Anwendung, welche von den genannten Stationen mittels Strassenfuhrwerkes, bezw. Schleppbahn abgeführt werden. Dagegen werden die für Rübenschnitze und Saturationsschlamm von Göding zugestandenen ermässigten Frachtsätze nur angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass während der Geltungsdauer des Zugeständnisses von den Stationen Holics, Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Búr-Szent György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Czütörtök, Zohor und Stomfa nach Göding ein Quantum Zuckerrübe bezogen wurde, das mindestens doppelt so gross ist, als das zu bonifizierende Quantum Rübenschnitze und Saturationsschlamm
				Bur-Szt. Miklos (via Landesgrenze bei Broczkó-Lundenburg)	Göding loko			Anhang vom 1. Jänner 1901 zum Tarif-Teil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	39	34·3	4·7			
				Kiraly major (via Landesgrenze bei Broczkó-Lundenburg)					41	36·3	4·7			
				Maria Sasvár (via Landesgrenze bei Broczkó-Lundenburg)					37	32·3	4·7			
				Nyitra Jablonicz (via Landesgrenze bei Broczkó-Lundenburg)					49	44·3	4·7			
				Szenicz (via Landesgrenze bei Broczkó-Lundenburg)					44	39·3	4·7			
			Rübenschnitze	Göding	Holics loko und transito (letzteres für Sendungen nach den Stationen der Marchtallinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen: Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Búr-Szent György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Czütörtök, Zohor und Stomfa)			Tarif zwischen der Lokalbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft vom 1. Oktober 1898	15	8·3	6·7			
			Saturationsschlamm	Göding	a) Holics loko, b) Holics transito (für Sendungen nach den Stationen der Marchtallinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen: Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Búr-Szent György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Czütörtök, Zohor und Stomfa)				a) 15 b) 15	a) 8·3 b) 10·3	a) 6·7 b) 4·7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1690	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung adressiert sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf, gültig vom 1. Juni 1899	2540 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	2340 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	200 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine Dienststelle der Bozen-Meraner Bahn als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Der Nachlass wird von der Südbahn-Gesellschaft allein getragen
1691	Südbahn-Gesellschaft		Materialien, Werkzeuge und Utensilien, auch Werkzeughütten, Hängeeisen, Ketten, Schrauben, Hebezeuge, Schlagwerke etc.	Graz S.B. oder umgekehrt	Leoben S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. b) Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen zu den Brückenbauarbeiten auf der Leoben-Vordernberger Eisenbahn verwendet werden, bezw. von dort zum Rücktransporte gelangen und an eine Dienststelle der Südbahn-Gesellschaft adressiert sein, resp. von einer solchen zum Rücktransporte zur Aufgabe gebracht werden. Hinsichtlich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Instruktion über die Tarifierung und Behandlung der Regietransporte	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	ad a) 0·4 Heller, ad b) 0·2 " } pro 100 kg und 1 km		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1692	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	1. Holz der Pos. H—18 a), c) und e) der Güterklassifikation. 2. Holz der Pos. H—19 a), b), c), d) und e) der Güterklassifikation	Heiligenkreuz-Cesta	Triest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 20. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad 1. 65 Heller ad 2. 48 „		Im Kartierungswege		
				Haidenschaft						ad 1. 65 Heller ad 2. 48 „				
									Kronen für 1000 kg					
1693	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Braunkohle	Schallan	Schwaz-Kuttowitz	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Schwaz-Kuttowitz, bezw. Settenz in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sein	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	1·62	1·42	0·20	Im Kartierungswege		
					Settenz				1·90	1·42	0·48			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
73	Nr. 62 vom 30. Mai 1903	1404	K. k. österr. Staatsbahnen		Klassengüter	Buda-Császárfürdö-kiterö	Bielitz K.F.N.B. Chrzanów k.k.St.B. Dzieditz Granica K.F.N.B. Krakau k.k.St.B. Krzeszowize Lodygowice Oświęcim K.F.N.B. k.k.St.B. Podgórze-Bonarka k.k.St.B. Szczakowa Trzebinia K.F.N.B.	In der Fussnote ist der Name „Goldenberg S" auf „Goldberger S" abzuändern und als Ergänzung die Firma „Hungaria, vereinigte Dampfmühlen-Akt.-Ges." aufzunehmen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 81. **Wien, 18. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 16 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 8. Juli 1903*) für die Lokalbahn Jaworżno-Jaworżno (Stadt).

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien der Aktiengesellschaft Lokalbahn Piła-Jaworżno die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der gesellschaftlichen Station Jaworżno nach Jaworżno (Stadt) in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Konzessionärin die im Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Bau der konzessionierten Eisenbahn binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Konzessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Konzessionärin wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Konzessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit vom heutigen Tage bis zum 28. August 1988 festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

*) Enthalten in dem am 15. Juli 1903 ausgegebenen LXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 145.

§ 5.

Im übrigen ist die eingangs bezeichnete Lokalbahn als integrierender Bestandteil des den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 29. August 1898, R.-G.-Bl. Nr. 152, bildenden Unternehmens der Lokalbahn Piła-Jaworżno anzusehen und haben die Anordnungen dieser Konzessionsurkunde, jedoch mit Ausnahme der daselbst in den §§ 1, 2, 3 und 8 enthaltenen, lediglich auf die letztgenannte Lokalbahn anwendbaren Bestimmungen, für die beiden gedachten Eisenbahnlinien als ein einheitliches Unternehmen zu gelten.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Konzessionsbedingnisse für die Lokalbahn Jaworżno-Jaworżno (Stadt).

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projektierte Verlängerung der Lokalbahn Piła-Jaworżno bis zum Anschlusse an die Montanbahn Szczakowa-Jaworżno in Jaworżno ist eingeleisig und mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde herzustellen und auszurüsten.

2. Trasse.

Die circa 4 km lange Bahnlinie beginnt im Ortsgebiete Jeleń am Endpunkte der bestehenden, in ein kurrentes Lokalbahngeleise umzugestaltenden Schleppbahn von der Lokalbahnstation Jaworżno zur Domsgrube und führt in nördlicher Richtung bis zur Stadt Jaworżno, an deren Westende und anschliessend an die Geleiseanlagen der Montanbahn die neue Endstation Jaworżno angelegt wird.

Die gegenwärtig bestehende Endstation Jaworżno der Lokalbahn Piła-Jaworżno, sowie die am Endpunkte der Schleppbahn zur Domsgrube vorhandene Ladestelle werden mit dem Zeitpunkte der Eröffnung der gegenständlichen Fortsetzungslinie aufgelassen.

3. Richtungs- und Neigungsverhältnisse.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 200 m betragen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der Bahn wird 17 Promille festgesetzt.

4. Fahrbetriebsmittel.

Eigene Fahrbetriebsmittel sind für die gegenständliche Fortsetzungslinie nicht anzuschaffen.

5. Schlussbestimmung.

Im übrigen haben für die Lokalbahn Jaworżno-Jaworżno (Stadt), und zwar sowohl hinsichtlich des Baues und der Ausrüstung, als auch hinsichtlich des Betriebes, die für die Lokalbahn von Piła nach Jaworżno festgestellten Konzessionsbedingnisse (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 106 ex 1898), sowie die bezüglichen Genehmigungserlässe für die Detailkonstruktion des Unterbaues, einschliesslich der Objekte, und für jene des Oberbaues dieser Bahn sinngemässe Anwendung zu finden.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. Juli 1903, Z. 30.020, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichnis

jener vom k. k. Ministerium für Landesverteidigung an anspruchberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchberechtigten	Ablebens des Anspruchberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt	Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchberechtigten	Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurteilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
4617	Pohl Josef	.	1	.	.	.	.	1	6093	Slęzak Josef	.	1	.	.	.	.	1
5259	Fiebinger Ferdinand	.	1	.	.	.	.	.	6095	Bogacz Josef	.	1	.	.	.	.	1
5407	Oleskowicz Leon Popiel	.	1	.	.	.	.	1	7192	Gottsmann Josef	.	1	.	.	.	.	1
5425	Dufek Josef	.	1	.	.	.	.	1	7277	Sardagna Johann	.	1	.	.	.	.	.
5547	Donner Karl Paul	.	1	.	.	.	.	.	7314	Schmuck Stefan	.	1	.	.	.	.	.
6001	Horak Ignaz	.	1	.	.	.	.	1	7386	Prossa Josef	.	1	.	.	.	.	.
6018	Ropatsch Valentin	.	1	.	.	.	.	1	7404	Dujmovič Stefan	.	1	.	.	.	.	1
6047	Kawalerowicz Franz Xav.	.	1	.	.	.	.	.	7431	Podhajski Josef	.	1	.	.	.	.	1
6049	Madejowski Adalbert	.	1	.	.	.		1	7438	Krammer Franz	.	1	.	.	.	.	1

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchberechtigten	Ablebens des Anspruchberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
7467	Wygonny Olech	.	.	.	.	1	.	.
7625	Hambammer Josef	.	1	.	.	.	.	1
7807	Ringel Anton	.	1	.	.	.	.	1
7877	Valenčič Josef	.	1	.	.	.	.	.
7924	Gogala Johann	.	1	.	.	.	.	1
8153	Wallisch Karl	1	.	.	.	.	.	1
8174	Hajek Franz	.	1	.	.	.	.	1
8258	Mizzan Liberat	.	1	.	.	.	.	.
8481	Welza Valentin	.	.	.	1	.	.	1
8651	Moravec Josef	.	1	.	.	.	.	1
9287	Schubert Karl Josef	1	.	.	.	.	.	1
9478	Niewelt Josef	.	1	.	.	.	.	1
9757	Schrameck Franz	.	1	.	.	.	.	.
9771	Trödler Josef	1	.	.	.	.	.	1
9783	Wastian Johann	1	.	.	.	.	.	1
9868	Ambros Johann	1	.	.	.	.	.	1
9897	Frei Josef	1	.	.	.	.	.	1
9990	Melzer Johann	1	.	.	.	.	.	1
10110	Hirt Eduard	1	.	.	.	.	.	1
10265	Pellegrini Jakob	1	.	.	.	.	.	1
10341	Maier Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
10366	Geiger Johann	1	.	.	.	.	.	1
10480	Martinec Johann	1	.	.	.	.	.	1
10485	Stoller Alois	1	.	.	.	.	.	1
10500	Winkelbauer Franz	1	.	.	.	.	.	1
10512	Kowłycha Michael	1	.	.	.	.	.	1
10543	Sadleja Anton	1	.	.	.	.	.	1
10573	Scheber Josef	1	.	.	.	.	.	1
10593	Holicky Josef	.	1	.	.	.	.	1
10597	Wreš Anton	1	.	.	.	.	.	1
10602	Krammer Anton	1	.	.	.	.	.	1
10608	Šuštar Johann	1	.	.	.	.	.	1
10668	Szwed Michael	1	.	.	.	.	.	1
10743	Chruszez Sylvester	1	.	.	.	.	.	1
10819	Fellmann Alois	1	.	.	.	.	.	1
10890	Domański Anton	1	.	.	.	.	.	1
10924	Landau Schulim	1	.	.	.	.	.	1
10934	Alborghetti Simon	1	.	.	.	.	.	1
10955	Pilch Anton	1	.	.	.	.	.	1
10979	Stary Anton	.	.	.	1	.	.	1
10984	Laczkowski Adam	1	.	.	.	.	.	1
10992	Putzer Friedrich	1	.	.	.	.	.	1
11046	Rapotec Martin	1	.	.	.	.	.	1
11079	Horth Johann	1	.	.	.	.	.	1
11111	Rauch Josef	1	.	.	.	.	.	1
11178	Bobrowski Michael	1	.	.	.	.	.	1
11208	Hlawač Anton	1	.	.	.	.	.	1
11225	Čap Alois	1	.	.	.	.	.	1
11252	Obed Josef	1	.	.	.	.	.	1
11296	Rymarski Michael	.	.	.	.	.	.	1
11315	Reiter Alois	1	.	.	.	.	.	1
11321	Schmied Georg	1	.	.	.	.	.	1
11350	Fejfar Franz	1	.	.	.	.	.	1
11333	Finda Friedrich	.	1	.	.	.	.	1
12095	Křeček Anton	.	1	.	.	.	.	1

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat den Baukonsens für die Errichtung eines Entwässerungskanales bei der Zugförderungsanlage der k. k. österr. Staatsbahnen in Krakau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [Z. 27.374.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Baukonsens für die projektierten Zugmeldeposten-Einrichtungen auf den Bahnstrecken Schönbrunn—Troppau und Dzieditz—Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [Z. 30.694.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Eröffnung der Haltestelle Taus Stadt.) Am 15. Juli wurde die zwischen den Stationen Taus und Böhm.-Kubitzen-Vollmau in km 169·4/5 der Linie Prag—Furth i. W. gelegene Haltestelle Taus Stadt für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Einführung des Rollfuhrdienstes in der Station Brünn K.F.N.B.) Ab 1. August werden die auf dem Nordbahnhofe in Brünn anlangenden Eil- und Frachtgüter auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und der korrespondierenden Bestimmungen anderer Reglements durch die Firma Gerstmann & Lindner, k. u. k. Hofspediteure, ohne vorherige Avisierung zugestellt werden. (Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 79 vom 14. Juli, Seite 1818.)

Südbahn-Gesellschaft. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle St. Jodok.) Ab 20. Juli wird in der auf der Linie Kufstein—Ala zwischen den Stationen Steinach und Gries gelegenen Personenhaltestelle St. Jodok die Fahrkartenausgabe, die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung, ferner der Gepäcksgutdienst von, bezw. der Eilgutdienst nach dieser Haltestelle eingeführt werden.

Ausland.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Das Eisenbahnwesen im Jahre 1902.) Dem von der „Railroad Gazette" verlautbarten Berichte der Interstate Commerce Commission zufolge betrugen die

Längen des gesamten Netzes, engl. Meilen	200.155
Anzahl der Eisenbahn-Gesellschaften und Unternehmungen	2.037
Zunahme der Betriebsnetze im Jahre 1902, engl. Meilen	5.234
Anzahl der Lokomotiven	41.228
„ „ Personenwagen	36.991
„ „ Güterwagen	1,546.132
„ „ Bediensteten	1,189.315
Investierte Kapitalien in Dollars	12.134,200.000
Betriebseinnahmen „ „	1.726,400.000
Betriebsausgaben „ „	1.116,200.000
Gesamt-Reinerträgnis „ „	610,100.000
Verzinsung der investierten Kapitalien in Dollars	185,400.000
Anzahl der Reisenden	649,900.000
„ „ Personenkilometer	19.690,000.000
„ „ beförderten Tonnen	1.200,300.000
„ „ Tonnenmeilen (engl.)	157.289,400.000

Die Zunahme des Reinerträgnisses im Jahre 1902 betrug gegenüber jenem des Vorjahres 1901 7·65 Prozent.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Mai 1903	1902	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1902 im ganzen	pro Kilometer	Differenz per Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·0	8.031·0	3,238.800	1,621.100	4,391.300	11,776.600	16,167.900	2.012	15,553.559	1.937	+ 3·9	8.034·0	8.03
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	213.835	185.478	305.478	1,030.431	1,335.909	1.897	1,368.827	1.944	— 2·4	704·1	70
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	60.627	41.993	35.385	121.201	156.586	1.307	138.877	1.159	+ 12·8	119·9	11
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	160.637	238.849	185.182	827.342	1,012.524	2.638	1,013.466	2.648	— 0·4	382·7	38
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	8.130	36.447	6.402	58 119	64.521	954	76.113	1.125	— 15·2	67·6	6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	36.900	32.000	17.600	81.000	98.600	1.448	98.484	1.446	+ 0·1	68·1	68
Hauptbahnen zusammen .	9.376·4	9.373·4	3,718.929	2,155.867	4,941.347	13,894.693	18,836.040	2.009	18,249.326	1.947	+ 3·2	9.376·4	9.37
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	96.270	67.915	78.660	220.120	298.780	765	264.790	678	+ 12·8	390·5	39
Belišče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	5.052	24.084	4.667	27.740	32.407	404	28.380	353	+ 14·5	80·3	8
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	310.357	12.193	71.636	9.697	81.333	1.438	79.353	1.402	+ 2·6	56·6	5
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	100.488	. . . .	19.084	. . . .	19.084	2.194	16.610	1.909	+ 14·9	8·7	8
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·5	11·5	191.243	1.196	29.386	573	29.959	2.605	26.472	2.302	+ 13·2	11·5	11
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5.130	3.530	6.228	12.331	18.559	413	22.404	499	— 17·2	44·9	44
Holics-Gödinger Lokalbahn . . .	3·4	3·4	1.454	1.203	357	1.109	1.466	431	1.945	572	— 27·4	3·4	3
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	4.386	1.390	3.192	4.257	7.449	768	7.710	795	— 3·4	9·7	9
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges. .	58·0	58·0	17.446	12.496	4.664	30.633	35.297	608	31.862	549	+ 10·7	58·0	58
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	5.909	4.347	4.362	18.897	23.259	275	14.227	168	+ 63·7	84·6	84
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.405	1.989	3.208	4.547	7.755	155	7.552	151	+ 2·6	50·0	50
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	38.510	17.855	46.642	88.928	135.570	534	131.408	518	+ 3·1	253·6	253
Szatmár-Erdöder Lokalbahn . .	27·7	27·7	16 345	2.449	4.318	5.187	9.505	343	10.591	382	— 10·2	27·7	27
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7	5
Ungtalbahn	42·9	42·9	11.600	12.900	7.633	28.107	35.740	833	33.812	788	+ 5·8	42·9	42
Zágráb (Leskovac)-Samoborer L.-B.	19·7	19·7	11.439	518	5.884	3.165	9.049	459	7.287	370	+ 24·0	19·7	19
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges. .	64·3	64·3	6.889	3.279	2.508	5.132	7.640	119	3.118	48	+ 147·9	64·3	64
Borossebes-Menyházaer Lokalb. .	21·1	21·1	532	1.941	340	2.420	2.760	131	2.540	121	+ 8·2	21·1	21
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn .	27·3	27·3	14.491	1.333	6.375	2.485	8.860	325	8.006	293	+ 10·9	27·3	27
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	11.861	25.599	11.742	51.802	63.544	516	62.170	505	+ 2·2	123·2	123
Güns-Steinamanger Vizinalbahn .	17·3	17·3	10.197	920	5.155	2.529	7.684	444	7.782	450	— 1·3	17·3	17
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	17.835	4.400	9.321	10.624	19.945	183	18.836	172	+ 6·4	109·2	109
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvatalbahn	70·3	70·3	11.299	5.659	8.056	19.551	27.607	392	16.363	232	+ 68·9	70·3	70
Gölnitztal-Bahn	33·0	33·0	4.178	14.381	1.896	43.433	45.329	1.374	30.792	932	+ 47·5	33·0	33
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.646	3.650	693	2.240	2.933	341	2.836	330	+ 3·3	8·6	8
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	6.026	1.720	2.602	2.600	5.202	410	5.467	430	— 4·7	12·7	12
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9
Poprádtal-Bahn	14·0	14·0	6.501	5.904	2.794	8.000	10.794	771	11.911	851	— 9·4	14·0	14
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.700	2.367	660	1.683	2.343	213	2.535	230	— 7·4	11·0	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	2.951	5.088	1.294	4.132	5.426	583	4.056	436	+ 33·7	9·3	9
Zsolna-Rajecser Lokalbahn . . .	21·3	21·3	8.897	1.975	3.312	3.161	6.473	304	4.254	200	+ 52·0	21·3	21
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	3.895	1.517	4.668	4.838	9.506	121	8.046	102	+ 18·6	78·5	78

Eisenbahnen im Monate Mai 1903.

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1903 für Güter	Einnahmen 1903 im ganzen	Einnahmen 1903 pro Kilometer	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1902 für Güter	Einnahmen 1902 im ganzen	Einnahmen 1902 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
4,728.000	7,921.200	20,379.203	58,635.931	79,015.134	9.835	18,870.902	57,304.235	76,175.137	9.485	+ 3·7	23.604	22.764	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
961.071	998.917	1,473.253	4,944.730	6,417.983	9.115	1,429.474	4,942.400	6,371.874	9.050	+ 0·7	21.876	21.720	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
266.312	307.177	156.887	604.446	761.333	6.355	159.021	553.356	712.377	5.946	+ 6·9	15.252	14.270	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
687.390	1,162.697	764.179	3,928.666	4,692.845	12.262	767.031	3,990.877	4,757.908	12.432	— 1·3	29.429	29.837	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
34.854	232.193	26.996	356.956	383.952	5.680	26.609	366.819	393.428	5.820	— 2·4	13.632	13.968	Mohács-Fünfkirchner Bahn
140.200	144.100	75.900	382.800	458.700	6.736	75.820	368.687	444.507	6.527	+ 3·2	16.166	15.665	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
6,817.827	10,666.224	22,876.418	68,853.529	91,729.947	9.783	21,328.857	67,526.374	88,855.231	9.480	+ 3·2	23.479	22.752	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
421.430	289.028	331.230	966.910	1,298.140	3.324	337.950	835.350	1,173.300	3.004	+ 10·7	7.980	7.210	Arader u. Csánader E.
23.214	107.450	21.403	133.525	154.928	1.929	19.240	108.942	128.282	1.596	+ 20·8	4.630	3.830	Belišće-Kapelna(Sl.Drauth.)
1,239.116	56.837	312.269	40.477	352.746	6.232	302.430	34.726	337.156	5.957	+ 4·6	14.957	14.297	Budapester Lokalbahnen
400.319	. . . .	76.230	. . . . .	76.230	8.762	71.677	. . . . .	71.677	8.227	+ 6·5	21.029	19.745	Budapest-Budafok
863.840	3.017	125.438	1.451	126.889	11.034	114.354	57	114.411	9 940	+ 11·0	26.482	23.856	Budapest-Szt. Lörincz
21.836	14.163	26.245	48.672	74.917	1.668	31.689	48.071	79.760	1.776	— 6·1	4.003	4.262	Eperjes-Bartfeld
7.172	7.027	1.989	6.537	8.526	2.508	2.464	9.392	11.856	3.487	— 28·0	6.019	8.369	Holics-Gödinger Lokalbahn
19.003	8.144	14.605	31.306	35.911	3.702	12.988	21.718	34.706	3 578	+ 3·3	8.885	8.587	Keszthély—B.-Szt. György
77.793	65.103	19.974	153.162	173.136	2.985	19.385	140.241	159.626	2.752	+ 8·4	7.164	6.605	Marmaroser Salzb. A.-G.
26.408	18.267	18.948	92 258	111.242	1.315	17.643	63.550	81.193	959	+ 37·1	3.156	2.302	Nagy-Károly—Somkut
28.139	4.148	15.809	14.659	30.468	609	18.198	20.626	38.824	776	— 21·5	1.462	1.862	Segesvár—Szent-Agota
175.092	81.899	201.322	395.249	596.571	2.352	207.105	381.113	588.128	2.319	+ 1·4	5.645	5 566	Számosthal-Bahn
69.601	9.570	18.920	18.896	37.816	1.365	16.591	19.805	36.396	1.313	+ 4·0	3.276	3.151	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. . . .	26.300	. . . .	10.500	10.500	1.842	. . . .	10.500	10.500	1.842	. . .	4.421	4.421	Terret-Kovásznaer Bahn
42.000	67.300	32.501	110.016	142.517	3.322	28.644	106.803	135.447	3.157	+ 5·2	7.968	7.577	Ungtalbahn
42.959	1.932	21.372	7.472	28.844	1.464	20.564	6.129	26.693	1.355	+ 8 0	3.514	3.252	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
36.662	15.176	13.676	19.850	33.526	521	9.994	37.722	47.696	742	— 29·7	1.250	1.781	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
2.090	5.240	1.290	6.690	7.980	378	930	7.190	8.120	385	— 1·8	907	924	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
68.221	9.692	30.623	14.056	44.679	1.636	30.068	12.623	42 691	1.563	+ 4·7	3.927	3.751	Haraszti-Ráczkever Lokalb.
													In Verwaltung der Südb.
58.227	100.205	54.134	217.911	272.045	2.208	49.958	213.268	263.226	2.127	+ 3·3	5.299	5.129	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
43.870	4.449	22.117	12.468	34.585	1.999	21.315	11.972	33.287	1.924	+ 3·9	4.774	4.618	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
72.082	27.654	37.989	62.832	100.821	923	35.614	46.892	82.506	756	+ 22·1	2.215	1.814	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
57.408	21.319	39.305	69.311	108.616	1.545	38.964	44.814	83.778	1.192	+ 29·6	3.708	2.861	Arvatalbahn
19.953	55 905	9.505	150.192	159.697	4.839	9.156	124.898	134.054	4.062	+ 19·1	11.614	9.749	Gölnitztal-Bahn
11.708	16.528	3.182	9.550	12.732	1.480	3.625	10.482	14.107	1.640	— 9·7	3.552	3.936	Késmark—Szepes-Bélá
23.438	8.086	11.817	12.611	24.428	1.923	10.805	15.014	25.819	2.033	— 5·4	4.615	4.879	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
30.543	30.219	13.835	41.565	55.400	3.957	14.340	41.466	55.806	3 986	+ 0·7	9.497	9.566	Poprádtal-Bahn
7.867	10.269	3.098	8.018	11.116	1.011	3.889	10.709	14.598	1.327	— 23 8	2.426	3.185	Szepes-Béla—Podoliner B.
12.466	24.241	5.478	17.588	23.066	2.480	4.403	13.133	17.536	1.886	+ 31·5	5.952	4.526	Szepes Olaszi-S.Varalja
33.527	10.218	12.978	16.505	29.843	1.384	13.314	9.126	22.440	1.053	+ 31·4	3.322	2.527	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
19.508	7.422	20.997	31.068	42.065	536	20.246	17.843	38.089	485	+ 10·5	1 286	1.164	Zsibó-Nagybánya

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Mai		Monats-Ergebnisse									Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai	
			Beförderte		Einnahmen								
					1903				1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten		
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	37.300	6.200	23.500	11.500	35.000	269	35.905	276	— 2·5	129·9	129
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	43.800	7.500	29.800	22.700	52.500	362	52.028	359	+ 0·8	145·0	14
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	9.500	2 300	5.500	6.800	12.300	207	13.212	222	— 6·8	59·4	5
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	27.100	3.800	19.800	11.900	31.700	292	31.417	289	+ 1·0	108·6	108
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	15.500	3.700	8.500	7.700	16.200	196	15.697	190	+ 3·2	82·7	82
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	13.600	2.900	7.500	7.400	14.900	187	14.571	183	+ 2·2	79·5	79
Bihárer Vizinalbahnen	177·7	177·4	32.500	6.700	28.300	19.400	47.700	268	48.027	271	— 1·1	177·7	177
Boldvatalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	11.400	3.800	7.200	6.200	13.400	232	12.495	216	+ 7·4	57·8	57
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	38.500	13.600	28.500	32.300	60.800	596	62.067	609	— 2·1	102·0	102
Budapest-Gran Lokalbahn	98·7	98·7	48.500	36.300	26.200	77.000	103.200	1.046	103.127	1.045	+ 0·1	98·7	98
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn	63·2	63·2	14.800	3.900	13.500	9.500	23.000	364	22.945	363	+ 0 3	63·2	63
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	3.800	4.000	1.200	6.900	8.100	340	8.631	363	— 6·3	23·8	23
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	9.000	800	4.700	1.800	6.500	165	6 849	174	— 5·2	39·3	39
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	24.900	7.500	16.700	23.200	39.900	293	40.056	294	— 0·3	136·1	136
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	23.500	3.800	12.000	7.500	19.500	343	18.919	333	+ 3 0	56·8	56
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.)	340·2	340·2	85.600	37.000	56.500	125.700	182.200	535	180.733	531	+ 0·8	340·2	340
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	14.500	6.500	10.900	13.500	24.400	229	24.938	234	— 2·1	106·4	106
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.300	1.300	5.800	4.000	9.800	189	9.921	191	— 1·0	51·9	51
Felsö-Eör—Felsö-Lövöer Lokalb.	9·0	. . . .	3.400	800	1.300	1.200	2.500	278	. . . .	. . .	. . .	4·1	. .
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	4.100	400	1.900	900	2.800	112	3.047	122	— 8·2	25·0	25
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	18.900	3.800	13.200	10.100	23.300	352	23.153	350	+ 0·6	66·1	66
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	39.400	16.100	28.000	46.000	74.000	364	73.045	359	+ 1·4	203·2	203
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	4.900	3.500	4.000	9.600	13.600	323	14.150	336	— 3 9	42·1	42
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	9.200	1.800	5.800	5.000	10.800	194	10.253	184	+ 5·4	55·6	55
Szekler Bahn	35·3	35·3	9.000	3.200	6.100	7.500	13.600	385	14.153	401	— 4·0	35·3	35
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.400	500	800	800	1.600	128	1.644	132	— 3·0	12·5	12
Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós	26·8	. . . .	3.000	400	1.800	700	2.500	93	. . . .	. . .	. . .	6·7	. .
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	5.500	1.700	3.500	3.200	6.700	166	6.754	167	— 0·6	40·4	40
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	7.900	1.600	5.700	3.100	8.800	163	9.341	173	— 5·8	54·0	54
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn	26·2	26·2	5.200	900	2.500	1.500	4.000	153	4.106	157	— 2·5	26·2	26
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	8.000	1.700	4.300	3.000	7.300	164	7.429	167	— 1·8	44·4	44
Kaschau-Torna Lokalbahn	59·1	59·1	11.700	7.100	10.500	18.100	28.600	484	28.462	482	+ 0·4	59·1	59
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	7.300	300	5.200	700	5.900	153	5.632	146	+ 4·8	38·5	38
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30·3	5.000	300	2.500	700	3.200	106	2.858	94	+ 12·8	30·3	30
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	9.300	2.800	6.400	7.300	13.700	134	14.206	139	— 3·6	102·1	102
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	12.400	1.500	8.200	2.600	10.800	203	10.099	188	+ 8·0	53·2	53
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.200	1.600	300	1.400	1.700	91	1.693	91	0	18·7	18
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	6.100	800	2.300	1.700	4.000	174	3.898	169	+ 3·0	23·0	23
Körös-Belovár Lokalbahn	97·4	97·4	25.400	7.600	15.500	17.100	32.600	335	31.495	323	+ 3·7	97·4	97
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	6.800	1.100	3.200	2.300	5.500	248	5.048	227	+ 9·3	22·2	22
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5	. . . .	10.800	1.300	5.600	4.000	9.600	194	. . . .	. . .	. . .	49·5	. .
Lonjatalbahn	114·3	114·3	16.200	4.800	15.200	11.500	26.700	234	27.402	240	— 2·5	114·3	114
Losonczvidéker Lokalbahn	28·5	28·5	4.800	3.200	2.100	7.100	9.200	323	9.659	339	— 4·7	28·5	28
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	28.000	14.100	21.000	38.000	59.000	315	58.407	312	+ 1·0	187·1	187
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	40.800	8.400	24.500	18.700	43.200	379	44.213	387	— 2·1	114·1	114
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb	110·3	110·3	6.200	2.500	6.500	7.700	14.200	129	14.101	128	+ 0·8	110·3	110
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	15.900	4.000	10.200	8.500	18.700	579	18.897	585	— 1·0	32·3	32
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	45.600	24.300	27.800	44.700	72.500	234	71.973	232	+ 0·9	309·8	309
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5 600	800	1.900	1.300	3.200	209	3.270	214	— 2·3	15·3	15
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	7.300	5.400	3.300	14.900	18.200	445	17.636	431	+ 3·2	40·9	40
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	12.900	2.400	8.000	4.500	12.500	440	12.779	450	— 2·2	28·4	28
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	3.300	300	1.000	600	1.600	281	1.718	301	— 6·6	5·7	5
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	12.000	3.200	7.200	7.300	14.500	282	14.759	287	— 1·7	51·5	51
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	22.400	11.000	17.000	23.100	40.100	344	39 612	339	+ 1·5	116·7	116
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	27.000	6.900	20.800	21.400	42.200	375	42.144	375	0	112·4	112

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1903				1902				Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer				
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
163.200	41.400	104.800	61.300	166.100	1.279	105.498	65.545	171.043	1.318	— 3·0	3.070	3.163	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
183.200	31.900	138.300	97.800	236.100	1.628	133.552	95.427	228.979	1.579	+ 3·1	3.907	3 790	Baja-Zombor-Neusatz
37.300	11.100	23.500	29.600	53.100	894	22.192	34.061	56.253	947	— 5·6	2.146	2.273	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
125.700	20.900	99.300	69.300	168.600	1.552	95.872	64.761	160.633	1.479	+ 4·9	3.725	3.550	Bács-Bodrogher Komitatsb.
66.800	16.600	38.900	38.500	77.400	936	37.840	31.130	68.970	834	+ 12·2	2.246	2.002	Békés-Csanáder Bahn
60.200	12.700	34.000	33.300	67.300	847	33.450	30.955	64.405	810	+ 4·6	2.033	1.944	Bicske—Sárbogárd
150.100	37.200	132.800	115.500	248.300	1.397	130.596	116.190	246.786	1.391	+ 0 4	3.383	3.338	Biharer Vizinalbahnen
52.000	14 800	30.400	32.600	63.000	1.090	28.238	24.642	52 880	915	+ 19 1	2.616	2.196	Boldvatalbahn
165.100	83.700	125.600	200.700	326.300	3.199	124.170	204.247	328.417	3.220	— 0·7	7.678	7.728	Brassó-Háromszéker L.B.
208.300	187.100	109.000	389.100	498.100	5.047	106.993	364.781	471.774	4.780	+ 5 6	12.113	11.472	Budapest-Gran Lokalb
57.600	18.400	53.300	49.700	103.000	1.630	53.270	45.615	98.885	1.565	+ 4·2	3.912	3.756	Budapest-Lajosmizse
17.800	18.900	5.500	32.100	37.600	1.580	6.203	32.022	38.225	1.606	— 1·6	3.792	3.854	Csetnektal-Bahn
44.900	6.500	24.000	11.000	35.000	891	24.586	11.216	35.802	911	— 2 2	2.138	2.186	Debreczin—Nagy-Léta
117.400	35.300	79.400	111.600	191.000	1.403	78.264	110.974	189.238	1.390	+ 0·9	3.367	3.336	Debreczin-Füzesabony
105.900	22.900	58.300	50.900	109.200	1.923	56.660	45.844	102.504	1.805	+ 6·5	4.615	4.322	Debreczin-Hajdu-Nánás
364.900	185.600	246.100	659.200	905.300	2.660	240.820	614.887	855.707	2.515	+ 5·8	6.384	6.036	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
70.000	26.500	54.400	58.300	112.600	1.059	55.348	57.241	112.589	1.058	+ 0·1	2.542	2.539	Weissenb. und Tolnaer C.-B
27.900	6.300	25.500	19.700	45.200	871	27.176	18.375	45.551	878	+ 0·8	2.090	2.107	Felek-Fogaraser Bahn
6.700	2.000	2.600	3.000	5.600	1.366	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.278	. . .	Felsö-Eör—Felsö-Lövö
19.400	2.000	9.500	4.500	14.000	560	8.806	4.047	12.853	514	+ 8·9	1.344	1.234	Félegyháza-Majsaer L.B.
62.000	17.400	46.300	46 200	92.500	1.399	43.818	44.195	88.013	1.332	+ 5·0	3.358	3.197	Garamberzencze-Léva L.B
163.400	72.800	120.000	218.000	338.000	1.663	115.083	202.567	317.650	1.563	+ 6·4	3.991	3.751	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
22.700	17.400	18.000	43.800	61.800	1.468	18.838	45.336	64.174	1.524	— 3·7	3.523	3.658	Gyula-Fehervar-Zalathna
39.700	8.500	28.500	26.100	54.600	982	27.341	22.801	50.142	902	+ 8·9	2.257	2.165	Hegyes-Feketeh.-Palanka
39.200	16.300	26.500	35.900	62.400	1.768	27.993	37.135	65.128	1.845	— 4·2	4.243	4.428	Székler Bahn
5.700	1.900	3.400	4.000	7.400	592	3.544	3.543	7.087	567	+ 4·4	1.421	1.361	Hidegkut-Gyönk-Tamási
4.000	700	2.500	1.200	3.700	552	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.335	. .	Hedmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
20.900	8.500	13.500	15.800	29.300	725	13.155	16.391	29.546	731	— 0·8	1.740	1.754	Honter Komitatsbahn
33.200	11.400	25.700	22 000	47.700	883	25.137	22.690	47.827	986	— 0·3	2.119	2.126	Kaposvár-Fonyod
22.000	8.600	10.500	13.300	23.800	908	10.225	12.650	22.875	873	+ 4 0	2.179	2.095	Kaposvár-Mocsolad
34.000	6.900	19.600	11.800	31.400	707	18.976	11.988	30.964	697	+ 1·4	1.697	1.673	Karczag-Tiszafüred
56.200	34.100	45.600	91.200	136.800	2.315	45.030	88.073	133.103	2.252	+ 2·9	5.556	5.405	Kaschau-Torna
31 000	2.500	22.800	7.200	30.000	779	21.659	5.258	26.917	699	+ 11·4	1.870	1.678	Kecskemét-Füllöpszállás
22.100	1.700	11.700	4.000	15.700	518	11.017	4.064	15.081	498	+ 4·0	1.243	1.195	Kecskemet-Tisza-Ugh
41.900	10.600	28.800	27.900	56.700	555	28.784	28.312	57.096	559	— 0·7	1.332	1.342	Kis-Küküllötalbahn
52.200	6.300	36.500	14.000	50.500	949	33.857	9.598	43.455	817	+ 16·2	2.278	1.961	Komorn-Dunaszerdahely
6.800	6.200	1.900	5.500	7.400	396	2.135	4.372	6.507	348	+ 13·8	950	835	Komló—Bakócza-Felsöm.
29.400	3.400	11.800	7.800	19.600	852	12.080	6.035	18.115	788	+ 8·1	2.045	1.891	Körmend-Németujvár
102.100	32.400	64.700	83.100	147.800	1.517	61.377	70.818	132.195	1.357	+ 11·8	3.641	3.257	Körös-Belovár Lokalb.
27.000	4.600	14.600	12.300	26.900	1.212	13.385	9.633	23.018	1.037	+ 16·9	2.909	2.489	Kun-Szt. Márton-Szentes
43.800	8.100	26.700	18.900	45.600	921	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.210	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
71.100	20.600	64.400	46.600	111.000	971	62.443	46.507	108.950	953	+ 1·9	2.330	2.287	Lonjatalbahn
25.400	15.500	10.500	27.300	37.800	1.326	10.396	27.112	37.508	1.316	+ 0·8	3.182	3.158	Losoncz-Videkér L.B.
129.100	65.000	99.300	186.600	285.900	1.528	93.854	175.837	269.691	1.441	+ 6·0	3.667	3.458	Ungarische Südostbahn
141.400	42.400	86.600	96.900	183 500	1.608	87.445	99.112	186.557	1.635	— 1·7	3.859	3.924	Ungar. Nordwestbahn
29.600	12.500	28.700	45.100	73.800	669	29.648	37.975	67.623	613	+ 9·1	1.606	1.471	Máros-Ludás—Bistritz
60.400	18.600	38.200	39.300	77.500	2.399	38.719	38.427	77.146	2.388	+ 0·5	5.758	5.731	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
197.400	95.400	126.800	202.800	329.600	1.064	124.917	197.328	322.245	1.040	+ 2·3	2.554	2.496	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
23.600	4.800	8.500	5.700	14.200	928	8.096	6.075	14.171	926	+ 0·2	2.227	2.222	Mezötur-Turkeve
34.500	20.800	16.300	60.800	77.100	1.885	15.365	56.809	72.174	1.765	+ 6·8	4.524	4.236	Muránytalbahn
38.500	9.800	24.300	20.000	44.300	1.560	24.031	17.577	41.608	1.465	+ 6·5	3.744	3.516	Nagy-Belicz—Privigye
15.000	1.600	4.800	2.500	7.300	1.281	4.665	2.551	7.216	1.266	+ 1·2	3.074	3.038	Hermannstadt—N.-Disznod
52.500	24.600	30.900	41.800	72.700	1.412	29.401	43.003	72.404	1.406	+ 0·4	3.389	3.374	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
85.400	56.600	69.300	130.700	200.000	1.714	64.077	122.656	186.733	1.600	+ 7·1	4.114	3.840	Grosswardein-B.-Vaskoh
113.000	26.900	90.500	95.900	186.400	1.658	89.259	88.104	177.363	1.578	+ 5·1	3.979	3.787	Nógráder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Mai		Monats-Ergebnisse									Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai	
			Beförderte		Einnahmen								
					1903				1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten		
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	10.500	4.200	7.700	16.000	23.700	416	23.495	412	+ 1·0	57·0	57
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	28.800	1.300	19.900	4.600	24.500	239	24.403	238	+ 0·4	102·6	102
Pancsova-Petrovoszello Lokalb.	33·6	33·6	6.300	5.400	5.200	8.500	13.700	408	13.755	409	— 0·2	33·6	33
Pápa-Bánhida	93·1	. . . .	10.700	3.700	5.800	6.200	12.000	129	. . . .	. . .	. . .	93·1	. .
Pápa-Csornaer Lokalbahn	36·4	36·4	10.400	1.500	4.700	2.600	7.300	201	7.178	197	+ 2·8	36·4	36
Petroszény-Lupény Lokalb.	18·1	18·1	10.600	35.900	3.500	42.000	45.500	2.514	43.858	2.423	+ 3·8	18·1	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	20.500	2.800	13.100	8.000	21.100	480	20.208	459	+ 4·6	44·0	44
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	12.500	3.600	7.000	8.000	15.000	434	14.471	418	+ 3·8	34·6	34
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	5.500	2.000	2.800	3.500	6 300	170	6.631	178	— 4·5	37·1	37
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·9	30·9	7.100	400	3.000	1.100	4.100	133	3.655	119	+ 11·8	30·8	30
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	1.000	3.300	500	3.100	3.600	207	3.266	188	+ 10·1	17·4	17
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	9.600	2.200	4.800	5.000	9.800	208	10.330	219	— 5·0	47·1	47
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	27.600	3.300	13.500	8.600	22.100	307	21.589	300	+ 2·3	72·0	72
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.200	900	5.300	2.400	7.700	194	7.760	196	— 1·0	39·6	39
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	10.200	3.800	9.900	14.500	24.400	405	25.092	416	— 2·6	60·3	60
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	36 900	4.400	29.900	16.500	45.300	336	42.763	317	+ 6·0	134·7	134
Szegzárd-Báttaszék L.-B.	19·2	19·2	10.600	600	3.600	1.000	4.600	240	4 299	224	+ 7·1	19·2	19
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	12.500	700	6.900	2.100	9.000	260	8.676	251	+ 3·6	34·6	34
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	95·7	18.700	12.600	11.600	27.900	39.500	413	39.881	417	— 1·0	95·7	95
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	7.200	1.000	4.100	1.500	5.600	105	6.132	115	— 8·7	53·5	53
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	11.100	4 900	12.600	16.600	29.200	271	30.023	278	— 2·5	107·8	107
Slavonische Lokalbahn	121·1	121·1	19.300	21.800	16.600	47.800	64.400	532	64.289	531	+ 0·2	121·1	121
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	10.200	1.400	5.200	2.900	8.100	125	7.557	116	+ 7·8	65·0	65
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb.	52·3	52·3	14.800	6.100	11.800	19.500	31.300	598	31.802	607	— 1·5	52·4	52·
Steinamanger-Rum L.-B.	21·1	21·1	5.500	700	2.400	700	3.100	147	2.951	140	+ 4·9	21·0	21
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	4.500	700	3.700	1.500	5.200	170	4.920	161	+ 5·6	30·6	30·
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	17.400	1.400	9.400	3.600	13.000	203	13 518	211	— 3·8	64·1	64·
Temesvár-Módos-Temesvár	52·4	52·4	10.700	1.300	9.300	4.600	13.900	265	13.399	256	+ 3·5	52·4	52·
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	14.000	2.300	9.100	6.500	15.600	248	15.890	253	— 2.0	62·9	62·
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	8.800	4·700	4.400	8.000	12 400	222	12.330	221	+ 0·5	55·8	55·
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	54.700	11.000	40.500	42.800	83.300	240	83.449	240	0	346·9	346
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	8.800	3.800	3.800	5.300	9.100	288	8.625	273	+ 5·5	31·6	31·
Warasdin-Golubovecer Lokalb.	36·5	36·5	7.100	5.500	3.000	7.000	1.0000	274	10 095	277	— 1·1	36·5	36·
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	14.300	4.100	9.900	11.300	21.200	251	20.748	245	+ 2·4	84·6	84·
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.800	3.300	6.100	10.200	16.300	307	15.039	283	+ 8·5	53·1	53·
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn	33·4	33·4	4.000	3.200	2.500	6.200	8.700	260	9.035	271	— 4·1	33·4	33·
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	7.600	5.200	3.500	16.200	19.700	457	19.598	455	+ 0·4	43·1	43
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	8.200	700	3.700	1.400	5.100	106	4.587	95	+ 11·6	48·3	48·
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	7.500	6.500	4.800	11.100	15.900	357	16.448	369	— 3·3	44·6	44·
Lokalbahnen zusammen	8.455·5	8.276·8	2,354.632	734.958	1,287.637	1,780.021	3,067.658	363	2,935.508	355	+ 2·2	8.430·5	8.276·
Hauptsumme	17.831·9	17.650·2	6,073.561	2,890.825	6,228.984	15,674.714	21,903.698	1.228	21,184.834	1.200	+ 2·3	17.806·9	17.650·

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen

Eisenbahnen mit

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	15.310	9.484	10.509	38.604	49.113	468	44.915	428	+ 9·34	105·0	105·
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	92.832	91.476	146.085	596.357	742.442	964	610.926	793	+ 22·0	770·0	770·

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	142.645	6.154	10.420	7.847	18.267	3.205	14.490	2.542	+ 26·0	5·7	5·
Summe	880·7	880·7	250.787	107.114	167.014	642.808	809.822	920	670.331	761	+ 20·9	880·7	880·

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1903				1902				Differenz pro Kilometer in Prozenten			
ersonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
49.700	18.000	38.400	72.400	110.800	1.944	37.583	68.403	105.986	1.859	+ 4·6	4.666	4.462	Nyiregyháza—M.-Szalka
133.900	7.700	100.100	28.600	128.700	1.254	95.960	28.152	124 112	1.210	+ 3·6	3.010	2.904	Ó-Becse—Neusatz—Titel
29.700	21.200	25.000	31.900	56.900	1.693	24.179	30.479	54.658	1.627	+ 4·1	4.063	3.905	Pancsova-Petrovoszello
41.600	24.600	28.900	46.500	75.400	810	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.944	. . .	Pápa-Bánhida
45.600	6.100	22.000	12.200	34.200	940	20.864	9.682	30.546	839	+ 12·0	2.256	2.014	Pápa-Csornaer Lokalbahn
51.500	147.800	16.500	201.200	217.700	12.028	16.963	179.650	196.613	10.863	+ 10 7	28.867	26.071	Petroszény-Lupény
82.200	14.400	55.900	51.000	106.900	2.430	53.617	37.814	91.431	2.078	+ 16·9	5.832	4.987	Pressburg-Dunaszerdahely
55.900	15.300	31.600	39.500	71.100	2.055	30.595	34.007	64.602	1.867	+ 10·1	4.932	4.481	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
26.500	10.000	13.400	15.300	28.700	774	12.916	17.229	30.145	813	— 4·8	1.858	1.951	Püspökladány—F.-Gyarmat
28.800	2.500	13.900	7.200	21.100	683	13.264	6.688	19.952	648	+ 5·4	1.639	1.555	Ruma-Klenáker Lokalb.
4.900	16.100	2.500	16.700	19.200	1.103	2.198	13.458	15.656	900	+ 22·6	2.647	2.160	Ruma-Vrdnik
47.400	12.500	25.100	26.000	51.100	1.085	24.506	30.045	54.551	1.158	— 6·3	2.604	2.779	Somogy-Szobb—Barcs
111.800	19.300	54.700	54.200	108.900	1.513	53.257	47.050	100 307	1.393	+ 8·6	3.631	3.343	Oedenburg-Pressburg
41.900	4.500	25.000	11.300	36 300	917	24.949	12.068	37.017	935	— 1·9	2.201	2.244	Szatmár-Fehérgyarmat
43 600	24.900	43.800	83.100	126.900	2.104	43.047	89.111	132.158	2.192	— 4·0	5.050	5.261	Szátmar-Nagybánya
158.500	20.300	141.000	99.500	240 500	1.785	134.591	80.821	215.412	1.599	+ 11·6	4.284	3.838	Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek
43.600	3.600	16.300	6 400	22.700	1.182	15.615	5.598	21.213	1.105	+ 7·0	2.837	2.652	Szegzárd-Báttaszek
55.200	3.600	31.800	11.600	43.400	1.254	31.550	8.989	40.539	1.172	+ 7·0	3.010	2.813	Szentes—H.-M.-Vasárhely
90.100	58.600	56.800	133.200	190.000	1.985	55.469	128.632	184.101	1.924	+ 3·2	4.764	4.618	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
35.600	5.100	19.800	8.700	28.500	533	19.828	8.990	28.818	539	— 3·2	1.279	1.294	Szigetvár-Kaposvár
50.900	22.900	57.800	71.000	128.800	1.195	55.883	78.227	134.110	1.244	— 3·9	2.868	2.986	Szilágyságer Eisenbahn
87.700	97.400	76.300	221.500	297.800	2.461	75.865	208.253	284 118	2.346	+ 4·9	5.906	5.630	Slavonische Lokalbahn
44.100	5.400	25.300	13.100	38.400	591	24.009	11.672	35.681	549	+ 7·7	1.418	1.318	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
69.200	23.500	57.500	76.900	134.400	2.570	56.576	73 399	129.975	2.480	+ 3·6	6.168	5.952	Steinamanger-Pinkafeld
27.200	4.200	12.100	4.000	16.100	763	12.096	3.095	15.191	720	+ 5·1	1.831	1.728	Steinamanger-Rum
18.700	3.400	16.100	8.700	24.800	810	15.134	7.092	22.226	726	+ 11·6	1.944	1.742	Temesvár—Buziás
68.700	7.200	38.900	19.900	58.800	917	38.549	19.671	58.220	908	+ 1·0	2.201	2.179	Temesvár—Lippa-Radna
42.300	4.900	39.500	23.600	63.100	1.204	37.388	16.671	54.059	1.032	+ 16·7	2.890	2.477	Temesvár-Modos
63.700	10.400	44.500	28.200	72.700	1.156	43.412	26.929	70.341	1.118	+ 3·4	2.774	2.683	Temesvár—N.-Szt. Miklos
43.000	14.300	20.400	26.700	47.100	844	20.296	26.359	46.655	836	+ 1·0	2.026	2.006	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
250.500	49.800	197.700	192.100	389.800	1.124	188.372	189.521	377.893	1.089	+ 3·2	2.698	2.614	Torontáler Lokalbahn
40.700	16.800	18.400	25.300	43.700	1.383	17.487	22.148	39.635	1.254	+ 10 3	3.319	3.010	Ujszász—Jasz-Apáti
33.100	31.700	14 100	37.700	5.1800	1.419	14.417	37.039	51.456	1.410	+ 0·6	3.406	3.384	Varasdin-Golubovec
70 600	16.800	52.100	53.000	105.100	1.242	49.327	47.700	97.027	1.147	+ 3·8	2 981	2.753	Versecz—Kubin-Dunapart
28.800	16.800	30.400	62.000	92.400	1.740	29.500	47.946	77.446	1.458	+ 19·3	4.176	3.499	Vinkovce-Brčka
16.000	10.900	11.000	24.000	35.000	1.048	10.228	23.580	33.808	1.012	+ 3·6	2.515	2.429	Vinkovce-Zupanje
34.200	26.900	15.800	81.800	97.600	2.265	15.182	[illegible]6.521	91.703	2.128	+ 6·4	5.436	5.107	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Lokalb.
40.700	4.100	18.100	9.900	28.000	580	17.0[illegible]	7.376	24.414	505	+ 14·9	1.392	1.212	Zsebely-Csákovár-Bóka
30.900	28.500	20.000	48.300	68.300	1.531	1[illegible]	51.629	71.435	1.602	— 4·4	3.674	3.845	Zsitvatal-Bahn
15.312	3,414.708	5,720.715	8,465.205	14,185.920	1.683	5,524.233	7,812.361	13,336.594	1.611	+ 4·5	4.039	3.866	**Lokalbahnen zusammen**
933.139	14,080.932	28,597.133	77,318.734	105,915.867	5.948	26,853.090	75,338.735	102,191.825	5.790	+ 2·7	14 275	13.896	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate Mai 1903.

ampfbetrieb.

68.067	39.675	47.976	166.647	214.623	2.044	53.704	141.923	195.627	1.863	+ 9·71	4.906	4.471	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
09.850	403 493	589.812	2,857.507	3,447.319	4.477	587.255	2,095.820	2,683.075	3.485	+ 28·0	10.745	8.364	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

lektrischem Betriebe.

54.755	27.129	45.549	35.973	81.522	14.302	45.033	26.479	71.512	12.546	+ 14·0	34.325	30.110	Stadtbahn in Sarajevo
32.672	470.297	683.337	3,060.127	3,743.464	4.251	685.992	2,264.222	2,950.214	3.350	+ 26·9	10.202	8.040	**Summe**

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis 21. Juli 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

15. Juli, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Bergoglian, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

16. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

17. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Galatea", Kapitän V. Carmelich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

18. Juli *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia", Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

21. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Kapitän G. Sirovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

15. Juli, Dampfer „Almissa", Kapitän G. Porzia, zu Mittag.
16. „ Dampfer „Venus", Kapitän G. Grando } um Mitternacht
20. „ Dampfer „Venus", Kapitän G. Grando } um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

16. Juli, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien) Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

16. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Apollo", Kapitän V. Gurrich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

19. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Euterpe", Kapitän E. Winterhalter, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

21. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Carniolia", Kapitän A. de Petris, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

23. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Juli, um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela", Kapitän A. Calabrese, [von Fiume†) am 21. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Eingetragen wurden nachstehende Firmen:

Niederösterreich.

Wien

„Vinschgaubahn".

Gesellschaftsform: Eine auf Grund der mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Mai 1903, Z. 20.229, erteilten Bewilligung und der mit demselben Erlasse genehmigten Statuten mittels des Konstituierungsaktes vom 28. Mai 1903 errichtete Aktiengesellschaft. Sitz: Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien. Zweck der Gesellschaft: Die Erwirkung der Konzession für die Eisenbahn von Meran nach Mals und sohin der Bau und Betrieb dieser Bahn, sowie der Bau, die Erwerbung und der Betrieb von Anschlusslinien, sofern für dieselben der Gesellschaft die Konzession erteilt werden sollte. Dauer: Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Konzessionsdauer für die Eisenbahn von Bozen nach Meran, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Konzession, insbesondere im Falle der Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinie durch den Staat oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte. Grundkapital: Das Gesellschaftskapital ist mit dem Betrage von K 2,600.000 festgesetzt und besteht aus 13.000 Stück auf den Inhaber lautenden Stammaktien zu K 200. Auf dieses Aktienkapital sind bisher K 970.000 eingezahlt. Vorstand: Der aus 15 Mitgliedern bestehende Verwaltungsrat. Der k. k. Staatsverwaltung ist das Recht vorbehalten, drei Mitglieder des gesellschaftlichen Verwaltungsrates zu ernennen. Desgleichen wird dem Tiroler Landesausschusse, insolange die gefürstete Grafschaft Tirol im Besitze von Aktien an dem gesellschaftlichen Unternehmen beteiligt ist, dann unter der eben angeführten Voraussetzung auch der Stadt Bozen und der Stadt Meran, endlich den Interessenten des Vinschgaues das Recht der Entsendung je eines Mitgliedes in den gesellschaftlichen Verwaltungsrat eingeräumt. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Aktionäre gewählt. Die Ernennung des Mitgliedes aus dem Kreise der Interessenten des Vinschgaues steht dem Tiroler Landesausschusse zu. Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums wurden Regierungsrat Dr. Siegfried Werner, k. k. Ministerialsekretär i. R. Dr. Wilhelm Graf Castell-Rüdenhausen, k. k. Hofrat Dr. Wilhelm Ritter v. Catharin, sämtliche in Wien; seitens des Tiroler Landesausschusses Dr. Paul Freiherr v. Sternbach, Landesausschussbeisitzer in Innsbruck, als Vertreter des Landesausschusses von Tirol und Dr. Josef Tinzl, Advokat in Schlanders, als Vertreter der Interessenten des Vinschgaues; seitens der Stadtgemeinde Bozen Dr. Julius Perathoner, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter und Bürgermeister der Stadt Bozen in Bozen; seitens der Stadtgemeinde Meran Dr. Roman Weinberger, Bürgermeister in Meran, in den Verwaltungsrat entsendet. — Bei der konstituierenden Generalversammlung vom 28. Mai 1903 wurden als Verwaltungsratsmitglieder gewählt: Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger, Gutsbesitzer und Herrenhausmitglied; Dr. Eugen Brettauer, Hof- und Gerichtsadvokat; k. k. Baurat Eduard Gross; Luzian Brunner, Hauseigentümer; Direktor Max Chavanne; Karl Königer, Fabrikant; kaiserl. Rat Julius Reinitz und Dr. Arthur Herzfeld, Rechtskonsulent, sämtliche in Wien. Firmazeichnung: Die Firma wird in der Weise kollektiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Vinschgaubahn" entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrates oder ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein mit der Prokura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Prokura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen. Bekanntmachungen der Gesellschaft: Durch Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung". Wien, 16. Juni 1903.

Wien

„Lokalbahn Absdorf-Stockerau".

Gesellschaftsform: Eine auf Grund der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Juni 1903, Z. 25.774, erteilten Bewilligung und der mit demselben Erlasse genehmigten Statuten mittels des Konstituierungsaktes vom 1. Juli 1903 errichtete Aktiengesellschaft. Sitz: Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien. — Zweck der Gesellschaft: Der Bau und Betrieb der Lokalbahn von Absdorf nach Stockerau. Dauer: Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Konzessionsdauer für die Lokalbahn von Absdorf nach Stockerau,

sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Konzession, insbesondere im Falle der Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinie durch den Staat, eine frühere Auflösung erfolgen sollte. — Grundkapital: Das Gesellschaftskapital ist mit dem Betrage von K 480.000 festgesetzt und besteht aus 2400 Stück auf den Inhaber lautende Aktien zu K 200. Auf dieses Aktienkapital sind bisher K 400.000 eingezahlt. Vorstand: Der aus mindestens sechs, höchstens zehn Mitgliedern bestehende Verwaltungsrat. Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Recht, drei Mitglieder des gesellschaftlichen Verwaltungsrates zu ernennen. Weiter hat der Landesausschuss des Erzherzogtums unter der Enns, insolange dasselbe durch die zugesicherte Uebernahme und sodann den Besitz der sämtlichen von ihm zu übernehmenden Aktien, insoweit dieselben nicht amortisiert sind, an dem Bahnunternehmen beteiligt ist, das Recht, ein Mitglied in den Verwaltungsrat zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Aktionäre gewählt. Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums wurden Regierungsrat Dr. Siegfried Werner, Generalsekretär des k. k. priv. österr. Kreditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten, Franz Schäffer, k. k. Ministerialrat i. P., und Konrad Felgel, Oberinspektor der k. k. Staatsbahnen i. P., sämtliche in Wien; seitens des niederösterreichischen Landesausschusses Dr. Robert Pattai, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Mitglied des niederösterreichischen Landesausschusses in Wien, in den Verwaltungsrat entsendet. Bei der konstituierenden Generalversammlung vom 1. Juli 1903 wurden als Verwaltungsratsmitglieder gewählt: Julius Schaumann, Bürgermeister, Ignaz Weineck, Oberdirektor der Sparkassa in Stockerau, Dr. Michael Ecker, k. k. Notar, sämtliche in Stockerau; Karl Ihm, Bürgermeister in Hausleithen, und Fritz Hamburger, Papierfabrikant und Mitglied des Staatseisenbahnrates in Wien. Firmazeichnung: Die Firma wird in der Weise kollektiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Lokalbahn Absdorf-Stockerau" entweder a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrates oder b) ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein mit der Prokura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Prokura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen. Bekanntmachungen der Gesellschaft: Durch Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung". Wien, 3. Juli 1903.

— Aenderungen und Zusätze wurden eingebracht bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

Wien, I. Volksgartenstrasse 3
„Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz".

Robert Eisner als Mitglied des Verwaltungsrates über Ableben gelöscht. Simon Landau, Direktor der „Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt" in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 2. Juni 1903.

Wien, II. Engerthstrasse 150
„Oesterreichische Schuckertwerke".

Hermann Bissinger und August Hassler als Mitglieder des Verwaltungsrates über Austritt gelöscht. Wien, 2. Juni 1903.

Wien, I. Hegelgasse 6
„K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen".

Theodor Horsky, Zentralinspektor der „K. k. priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft" in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 9. Juni 1903.

Wien, I. Hegelgasse 6
„Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft".

Ferdinand Pokorny, Zentral-Inspektor der „K. k. priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft" in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 9. Juni 1903.

Wien, I. Freiung 8
„Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt".

Johann Heinrich Komp, Eisenwerksdirektor in Neudeck, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 16. Juni 1903.

Wien, I. Freiung 8
„Wippachtalbahn".

Leopold Bolko, Grossgrundbesitzer und Bürgermeister in Črniče, und Josef Widmar, Grossgrundbesitzer und Bürgermeister in Lokavec, als kooptierte Mitglieder des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 16. Juni 1903.

Wien, I. Tuchlauben 19
„Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft".

Dr. Alois Millanich über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Dr. Karl Urban, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter in Prag, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 19. Juni 1903.

Wien, I. Pestalozzigasse 6
„Dampftramway-Gesellschaft vormals Kraus & Comp.".

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 31. Mai 1900 beschlossenen, teilweise (und zwar in den §§ 8 und 49) geänderten, mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Mai 1903, Z. 21.804, genehmigten Statuten, wonach insbesondere das Aktienkapital, welches über Beschluss der Generalversammlung vom 25. Mai 1898 durch Ausgabe von 1000 Stück neuen, auf den Ueberbringer lautende volleingezahlte Prioritätsaktien à K 400 um K 400.000 (fl. 200.000) erhöht wurde, dermalen Kronen 7,600.000, zerlegt in 19.000 Stück volleingezahlte, auf den Ueberbringer lautende Aktien, und zwar 9000 Stück Prioritäts- und 9000 Stück Stammaktien à fl. 200 I. Emission und 1000 Stück Prioritätsaktien à K 400 II. Emission, beträgt. Wien, 30. Juni 1903.

Wien, I. Freiung 8
„Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan".

Dr. Viktor Hasenöhrl über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Wien, 3. Juli 1903.

Wien, I. Freiung 8
„Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów".

Dr. Viktor Hasenöhrl über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Wien, 3. Juli 1903.

Wien, I. Freiung 8
„Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft".

Dr. Viktor Hasenöhrl über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht, dagegen Dr. Friedrich Münzer, Sekretär des „K. k. priv. österreichischen Kreditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten" in Wien, als vom k. k. Eisenbahnministerium entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 3. Juli 1903.

Wr. Neustadt
„Aktiengesellschaft der Schneebergbahn".

Das von der k. k. Staatsverwaltung ernannte Mitglied des Verwaltungsrates Dr. Johann Bousek über Ableben gelöscht, das an dessen Stelle vom k. k. Eisenbahnministerium ernannte Mitglied des Verwaltungsrates Josef Albert Ruedl, k. k. Baurat, beh. aut. Bau-Ingenieur und Fabriksbesitzer in Ternitz, mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wr. Neustadt, 1. Juli 1903.

Küstenland.

(Triest) Trieste
„Società di navigazione a vapore del Lloyd austriaco — Damfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd".

Nel congresso generale ordinario del 28. V. 1903 venne rieletto Ermanno Gerhardus a consigliere d'amministrazione ed eletto Béla Barone de Weigelsperg, i. e. r. Cosigliere intimo, i. r. capo sezione in pensione, a consigliere d'amministrazione in luogo dell' uscito Barone Augusto de Bucovich. (Triest) Trieste, 20. VI. 1903.

Böhmen.

Prag, II. Bredauergasse 7
„Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn".

In der Generalversammlung der Aktionäre am 14. Mai 1903 wurden Julius Herz, Direktor der „K. k. priv. allgemeinen österreichischen Bodenkreditanstalt" in Wien, Dr. Heinrich Freiherr v. Haerdtl, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, und Doktor Heinrich Feitis, Landesadvokat in Prag, zu Mitgliedern des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte gewählt. Prag, 24. Juni 1903.

Teplitz

„Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft".

Laut der vom k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 24. April 1903, Z. 15.710, genehmigten Beschlüsse der Generalversammlungen vom 11. April 1901 und 16. Oktober 1901 wurden die §§ 9, 10, 11, 12, 29 und 35 der bisherigen Statuten geändert. Das Aktienkapital beträgt nunmehr K 2,568.000, zerteilt in 5420 Stück volleingezahlte, auf den Ueberbringer lautende Prioritätsaktien à K 400 und 1000 Stück volleingezahlte, auf den Ueberbringer lautende Stammaktien à K 400. In der Generalversammlung vom 23. April 1903 wurde Franz Daubek, Güterinspektor in Teplitz, zum Mitgliede des Verwaltungsrates gewählt. Karl Holfeld als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Leitmeritz, 3. Juni 1903.

Schlesien.

Teschen

„K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft".

Zweigniederlassung der in Budapest bestehenden Hauptniederlassung.

Ausgetreten aus der Direktion: Konrad v. Reviczky. Teschen, 24. Juni 1903.

Galizien.

(Lemberg) Lwów

„Kolej lokalna Lwów-(Kleparów-)Jaworów — Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-)Jaworów".

Prokura udzielona: Emerykowi Matuszewicowi. (F. Z.) Podpis firmy: Podpis prokurzysty wspólnie z jednym członkiem rady zawiadowczej. (Lemberg) Lwów, 13. VI. 1903.

(Lemberg) Lwów

„Kolej lokalna Piła-Jaworzno — Lokalbahn Piła-Jaworzno".

Wstąpił: jako członek rady zawiadowczej Eugeniusz Pierożyński, zamianowany reskryptem wydziału krajowego z 29. IV. 1903. Zmarł: członek rady zawiadowczej August hr. Łoś. (Lemberg) Lwów, 16. VI. 1903.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Juni 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	1569·95	716·55	1122·78	1163·72
Roggen	204·30	203·18	407·48	—
Gerste	408·81	10	100·15	308·76
Hafer	1100·76	402·60	148·80	1354·56
Mais	457·78	507·00	435·80	528·98
Mehl	1129·06	921·75	888·82	1161·99
Wein	5782·74	495·31	317·09	5960·96
Verschiedene	2035·23	1028·12	1532·89	1530·46
Zusammen	12688·63	4274·61	4953·81	12009·43
Versicherungswert K	487.300	54.000	66.900	474.400

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	21	4	4	21
Versicherungswert K	101.190	47.200	45.900	102.490
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	1	1	1
Versicherungswert K	3.000	4.500	3.000	4.500
Lombardbetrag . . K	1.500	1.500	1.500	1.500

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen.

Heft I, westliches Netz.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahnen Kaaden-Willomitz und Schweissing-Haid gelangt zu dem obgenannten Tarife der II. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen für die vorgenannten Lokalbahnen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 15. Juli 1903. [711]

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes für Lignit von Lajta-Ujfalu nach Inzersdorf k. k. St. B.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 wird der im Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 3, gültig vom 1. Jänner 1901, unter fortlaufender Zahl 11 für Lignit von Lajta-Ujfalu nach Inzersdorf k.k.St.B. enthaltene Frachtsatz von 25 Heller auf **30 Heller** pro 100 kg abgeändert.

Wien, am 15. Juli 1903. [712]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages XII zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher unter anderem Ergänzung der allgemeinen Tarife in Mark- und Kronenwährung, sowie Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife enthält.

Insoweit durch Nachtrag XII Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. September 1903.

Exemplare des Nachtrages XII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und durch die beteiligten Stationen zum Preise von K 0·35 für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. Juli 1903. [713]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif-Teil I, Abteilung B, für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland anderseits.

Abänderung der Position H—3 der Güterklassifikation.

Der Wortlaut der Position H—3 (Harze) der Güterklassifikation (Seite 41) wird mit Gültigkeit vom 1. August 1903 wie folgt abgeändert:

„Harze, gemeine, folgende: Fichtenharz (Galipot, Barras), weisses Harz (Weisspech), gelbes Harz (Gelbpech), Burgunderharz (Burgunderpech), Colophonium (Geigenharz), Brauerharz . . . . II—A—B (Terpentin, siehe dieses).“

Wien, am 11. Juli 1903. [714]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Gleichstellung von Fahrpreisen.

Mit 1. September 1903 werden die Tarifsätze für den Personen- und Gepäcksverkehr von Barmen-Rittershausen mit jenen von Barmen und Barmen-Unterbarmen gleichgestellt. Hierdurch werden die nach und von Barmen-Rittershausen bestehenden Tarifsätze und Fahrkarten aufgehoben.

Wien, am 15. Juli 1903. [715]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 5. bis inklusive 15. August und vom 29. August bis inklusive 8. September 1903 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in sämtlichen Stationen und Haltestellen der Strecken Dzieditz—Oświęcim, Friedek-Mistek—Bielitz, Bielitz—Kalwarya-Zebrzydowska exklusive Barwald gorny P.H. und Dzieditz—Saybusch-Żywiec sowohl zu den fahrplanmässigen Personenzügen, als auch zu den am 10., 11. und 15. August 1903 im Bedarfsfalle verkehrenden nachbezeichneten Sonder-Personenzügen Rückfahrkarten der II. und III. Wagenklasse nach Kalwarya-Zebrzydowska, sowie Fahrkarten der II. und III. Wagenklasse zur einfachen Fahrt von Kalwarya-Zebrzydowska nach den Stationen und Haltestellen der vorgenannten Strecken zu ermässigten Fahrpreisen ausgegeben.

Die Rückfahrkarten haben eine Gültigkeitsdauer von 8 Tagen, Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Sowohl bei den ermässigten Rückfahrkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska als bei den ermässigten Karten zur einfachen Fahrt von Kalwarya-Zebrzydowska ist die Fahrtunterbrechung, bei den Rückfahrkarten auch der Antritt der Rückreise in einer Zwischenstation ausgeschlossen.

Ausser den täglich verkehrenden Personenzügen werden nachstehende Sonder-Personenzüge im Bedarfsfalle in Verkehr gesetzt werden:

Von Bielitz nach Kalwarya-Zebrzydowska:

Am 10. und 11. August 1903: der Sonder-Personenzug Nr. 2343,

Abfahrt von Bielitz um 6 U. 26 M. früh, Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska um 9 U. 9 M. vorm., und

Nr. 2319 V, Abfahrt von Bielitz um 7 U. 10 M. früh, Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska um 9 U. 50 M. vorm.

Von Kalwarya-Zebrzydowska nach Bielitz:

Am 15. August 1903: die Sonder-Personenzüge

Nr. 2342, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 12 U. 53 M. nachm., Ankunft in Bielitz um 3 U. 47 M. nachm.;

Nr. 2344, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 1 U. 26 M. nachm., Ankunft in Bielitz um 4 U. 14 M. nachm.;

Nr. 2346, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 2 U. 22 M. nachm., Ankunft in Bielitz um 5 U. 7 M. nachm., und

Nr. 2350, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 4 U. 15 M. nachm., Ankunft in Bielitz um 7 U. 5 M. abends.

Am 15. August 1903 werden in der Strecke Bielitz—Saybusch-Żywiec im Bedarfsfalle der Sonder-Personenzug Nr. 7107, Abfahrt von Bielitz um 6 U. 24 M. abends, Ankunft in Saybusch-Żywiec um 7 U. 25 M. abends, und in der Strecke Bielitz—Friedek-Mistek der Sonder-Personenzug Nr. 2250, Abfahrt von Bielitz um 6 U. 25 M. abends, Ankunft in Friedek-Mistek um 9 U. 41 M. nachts, ferner in der Strecke Friedek-Mistek—Friedland zum Anschlusse an den Sonder-Personenzug Nr. 2250 der Sonder-Personenzug Nr. 7114, Abfahrt von Friedek-Mistek um 9 U. 56 M. nachts, Ankunft in Friedland um 10 U. 26 M. nachts, in Verkehr gesetzt werden.

Zum Sonder-Personenzuge Nr. 7114 von Friedek-Mistek nach Friedland sind normale Personenzugs-Fahrkarten zu lösen.

Näheres ist aus den affichierten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 15. Juli 1903. [716]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Lokal-Personentarif.

Im Lokalverkehre gelangen nachstehende Tarifmassnahmen zur Einführung:

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903.

I. Fahrpreisermässigung für Arbeiter und Arbeiterinnen bei gemeinsamen Fahrten auf weitere Entfernungen.

Arbeiter und Arbeiterinnen, welche sich mit Arbeitsbüchern, Heimatsscheinen, Reisepässen oder sonstigen auf Namen lautenden behördlichen Legitimationen als solche ausweisen, werden bei gemeinsamen Fahrten in grösserer Anzahl, mindestens solcher von zehn Personen, auf Entfernungen über 100 km in der III. Wagenklasse der Personen- und gemischten Züge gegen Zahlung des halben Fahrpreises befördert.

Bei Arbeitertransporten von weniger als zehn Personen, beziehungsweise bei Fahrten auf Entfernungen von 100 km und darunter kann diese Gebührenberechnung Anwendung finden, wenn die Gebühren für zehn Personen, beziehungsweise für 101 km gezahlt werden.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1903.

II. Fahrpreisermässigung bei gemeinschaftlichen Reisen grösserer Gesellschaften.

Für Reisen grösserer Gesellschaften (Vereine, Wallfahrer etc.) auf Entfernungen von mehr als 50 km werden für alle drei Wagenklassen folgende Ermässigungen zugestanden:

1. 50 Prozent der normalen Personenzugsgebühren bei Hin- und Rückfahrt in geschlossener Gesellschaft, wenn die Rückfahrt innerhalb drei Tagen erfolgt.

2. 40 Prozent Ermässigung der normalen Personenzugsgebühren:

a) bei geschlossener Hin- und Rückfahrt, wenn die Rückfahrt nicht innerhalb drei Tagen, jedoch innerhalb längstens 30 Tagen erfolgt;

b) bei geschlossener Hinfahrt und bei Rückfahrt in aufgelöster Gesellschaft innerhalb längstens 30 Tagen;

c) bei geschlossener Fahrt in einer Richtung.

Bei Inanspruchnahme vorstehender Ermässigungen ist eine Mindesteinnahme zu garantieren, welche den auf Grund dieser Ermässigungen zu berechnenden Gebühren für 375 Tour- und Retourfahrten, bezw. in dem Falle unter 2 c für 375 Tourfahrten III. Klasse in der betreffenden Relation entspricht.

Für Strecken von 50 km und darunter werden vorstehende Ermässigungen nur in der Art gewährt, dass sowohl hinsichtlich des Garantiebetrages, als der ermässigten Gebühren die Berechnung auf Grund der Fahrpreise für 51 km Platz zu greifen hat.

Soweit Bahnstrecken in Betracht kommen, für welche tarifmässig die Preisbildung nur durch Zusammenstoss der Gebühren erfolgen darf, haben die genannten Ermässigungen linienweise Anwendung zu finden. Ebenso hat bei Strecken der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, welche durch zwischenliegende Strecken fremder Bahnen getrennt sind, die Fahrpreisbegünstigung in vollem Ausmasse nur für jene Teilstrecken Anwendung zu finden, bei welchen sich ein Durchlauf von mehr als 50 km ergibt, für kürzere Teilstrecken hat die Berechnung der ermässigten Gebühren nach obiger Bestimmung unter Zugrundelegung der Fahrpreise für 51 km zu erfolgen.

Die Beförderung der erwähnten Gesellschaften erfolgt nach dem Ermessen der Bahnverwaltung mittels der gewöhnlichen fahrplanmässigen Personenzüge (ausgenommen Schnellzüge, für welche derartige Ermässigungen nicht gewährt werden) oder mittels Sonderzügen.

Bezügliche Ansuchen sind mindestens 8 Tage vor der beabsichtigten Fahrt an die Direktion zu richten und können abgelehnt werden, falls die Beförderung in der Zeit eines besonders intensiven Personenverkehres (z. B. vor den Pfingstfeiertagen und während derselben) zu erfolgen hätte, oder sonstige Verkehrsschwierigkeiten entgegenstehen.

III. Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Mariaschein.

Anlässlich der im Monate September 1903 nach Mariaschein stattfindenden Wallfahrten werden an Wallfahrer, sofern dieselben nicht die unter II genannten Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften in Anspruch nehmen, in der Station Komotau und in der Personenhaltestelle Komotau-Oberdorf in der Zeit vom 29. August bis 9. September 1903 ermässigte Rückfahrkarten

III. Klasse nach Mariaschein zum Preise von K 2·80 einschliesslich Fahrkartensteuer zur Ausgabe gebracht.

Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, falls für letztere Plätze beansprucht werden, werden zum halben Fahrpreise befördert.

Die genannten Rückfahrkarten besitzen eine dreitägige Geltungsdauer, gelangen ohne irgendwelche Legitimation zur Ausgabe und berechtigen sowohl zur Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge, als auch der im Bedarfsfalle zur Einleitung gelangenden Sonder-Personenzüge zur einmaligen Hin- und Rückreise.

Eine Fahrtunterbrechung, sowie der Antritt der Rückreise in einer Zwischenstation ist mit diesen ermässigten Fahrkarten nicht gestattet.

Teplitz, am 16. Juli 1903. [717]

K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Verlängerung der Fahrkartenausgabe.

Der im Verordnungs-Blatte vom 11. Juni 1903, Nr. 66, unter Post 582, Seite 1541, verlautbarte Ausgabetermin von direkten einfachen und Rückfahrkarten zwischen mehreren Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Hořic anderseits wird bis zum Tage der Schliessung der Ausstellung in Hořic verlängert.

Wien, am 14. Juli 1903. [718]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Abänderung einer Haltestellen- und einer Streckenbezeichnung.

Vom 1. Oktober 1903 an erhält die bisherige Haltestelle Mylau den Namen „Bahnhof Göltzschtalbrücke“ und die Linie Reichenbach—Mylau die Bezeichnung „Reichenbach—Mylau-Göltzschtalbrücke“.

Dresden, am 14. Juli 1903. [719]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wiederaufnahme des Verkehres.

Der am 11. Juli 1903 eingestellte Gesamtverkehr wurde in der Strecke Zsolna—Kiszucza-Ujhely und Kralován—Árvaváralja am 12. Juli, in der Strecke Liptó-Ujvár—Kralován am 13. Juli und in der Strecke Kralován—Ruttka am 15. Juli 1903 wieder eröffnet.

Budapest, am 15. Juli 1903. [720]

Norddeutsch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarifhefte 2.

Mit 1. August 1903 tritt zum Teile II, Heft 2, des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. Oktober 1901 der Nachtrag III in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von Mk. 0·08, resp. 9 Heller erhältlich.

Wien, am 14. Juli 1903. [721]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung je eines Nachtrages I zu dem vom 1. März 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, und zu dem Anhange dieses Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten und nicht ein anderer Termin angegeben ist, vom 1. September 1903 gelangt zum Tarife, Teil II, Heft 3, sowie zu dem Anhange dieses Tarifes je ein Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag I zum Tarife enthält:
Berichtigung der Stationstarife.
Aenderung und Ergänzung des Schnitt-Tarifes.
Berichtigung, Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag I zum Anhange enthält:
Aenderung der besonderen Bestimmungen.
Ausserkraftsetzung, Ergänzung, Aenderung und Berichtigung von Frachtsätzen.

Exemplare dieser Nachträge können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. Juli 1903. [722]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarifheft III.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1903 gelangen zwischen Granicza und Tepla-Trencsén-Teplicz direkte Personenzugsfahrkarten II. und III. Klasse über Oderberg—Zsolna zur Einführung.

Preise der Fahrkarten:

II. Klasse	III. Klasse
Kronen	
14·60	8·60

Budapest, am 15. Juli 1903. [723]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Taus Stadt.

Am 15. Juli 1903 wird die zwischen den Stationen Taus und Böhm. Kubitzen—Vollmau in km 169·4/5 der Linie Prag—Furth i. W. gelegene Haltestelle Taus Stadt für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet auf der Haltestelle selbst (im Dienstraume des Wächterpostens Nr. 142) statt.

Die Gepäcksabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.

Pilsen, im Juli 1903. [724]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Duban.

Die in der Strecke Laun — Libochovic in km 16·772 zwischen den Personenhaltestellen Křesein und Libochovic-Stadt gelegene Personenhaltestelle Duban gelangt am 15. Juli 1903 für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise für die Personenhaltestelle Duban zu berechnen sind, betragen:

von Libochovic-Stadt nach Duban und umgekehrt 3 km,
„ Křesein „ „ „ „ 3 km.

Die Fahrkartenausgabe besorgt Herr Paul Kalouš, Gastwirt in Duban.

Die Abfertigung des Gepäckes erfolgt gegen Nachzahlung im Zuge.

Prag, im Juli 1903. [725]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

15. Juli. In der Strecke Torskie—Worwolińce der Linie Biała czortkowska—Zaleszczyki wurde mit dem Zuge Nr. 3657 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

16. Juli. In der Strecke Röwersdorf—Hotzenplotz wurde mit dem Zuge Nr. 2152 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

15. Juli. In der Strecke Paskau—Lipina Karlshütte der Ostrau-Friedlander Eisenbahn wurde mit dem Zuge Nr. 2105 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

15. Juli. Auf dem Zirkumvallationsflügel Krakau—Podgórze-Bonarka wurde mit dem Zuge Nr. 1633 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

12. Juli. Infolge Brückenbeschädigung durch Hochwasser wurde in der Strecke Gölniczbánya—Frakfalu der Gölnicztalbahn der Güterverkehr auf circa vier Tage eingestellt.

13. Juli. In der Strecke Kisutcza-Ujhely—Zsolna wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

14. Juli. In der Strecke Galgócz—Lipotvár wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. (Ausgabe 1903.) Mit 1. Juli 1903 gelangte die vierzehnte Ausgabe des General-Gütertarifes, enthaltend alle auf den k. k. österr. Staatsbahnen für die Lokal- und direkten Inlands-, sowie Auslandsverkehre gültigen Gütertarife, zur Einführung.

In dieser Neuauflage sind sämtliche bis Ende Juni 1903 zu den einzelnen Tarifen mittels Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern in Wirksamkeit getretenen Aenderungen, sowie die am 1. Juli 1903 neu zur Ausgabe gelangten Tarife, bezw. Tarifnachträge durchgeführt.

Gleichzeitig ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ein Supplement zum General-Gütertarife erschienen, welches die Tarife Nr. 110 B, 110 C, 112 D und 135 H, welche infolge der vorgeschrittenen Druckarbeiten in den Band nicht mehr Aufnahme finden konnten, sowie zwei Ergänzungsblätter und einige während des Druckes vorgekommene Berichtigungen enthält.

Ausland.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901. (Einbeziehung neuer Stationen und Haltestellen.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab wurden die Stationen und Haltestellen der Lokalbahnen Ingolstadt-Dolling und Pasing-Herrsching in den Ausnahmetarif Nr. 1 c (Seite 39—43 des II. Nachtrages) einbezogen.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mitteilung der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen und der General-Direktion der grossh. Badischen Staatseisenbahnen ist das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung vom 1. Juli 1903 an für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen und für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen wie folgt festgesetzt worden:

1 Franken = 81·1 Pfennig,
1 Mark = 1·233 Franken.

— (Aenderung des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffs-Unternehmungen vom 1. Jänner 1894.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1903 an erhielt der Absatz (4) des § 28 folgenden Wortlaut:

„Gegenstände, welche wegen Gefährlichkeit von der Aufnahme in die Personenwagen, sowie Gegenstände, welche von der Beförderung als Eilgut oder Frachtgut ausgeschlossen sind (§§ 22, 53 und 57), ferner die nur ausnahmsweise unter gewissen Bedingungen zum Eilguttransporte zugelassenen Artikel: „flüssige Kohlensäure in Behältern, verdichteter Sauerstoff und verdichteter Wasserstoff in Behältern“ (§ 53, Ziffer II, lit. bb [ausschliesslich der Sodor] und cc) können auch nicht als Reisegepäck befördert werden. Zuwiderhandelnde haften für den entstandenen Schaden und werden den zuständigen Behörden zur Bestrafung überwiesen.“

— (Aenderungen der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. März 1901.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 an wird die Ziffer 1 der Position „380 a Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)“ im Nachtrage I zu den allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation gestrichen. Die bisherigen Ziffern 2 und 3 der gleichen Position werden abgeändert in 1 und 2.

Die ebenfalls im Nachtrage I enthaltenen Verweisungspositionen „501 a Petroleumnaphtha, rohe“, „554 a Rohbenzin aus Petroleum“ und „555 a Rohnaphtha“ fallen dahin.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einführung eines neuen Seehafen-Ausnahmetarifes S.) Vom 1. Juli 1903 ab bis auf weiteres ist in den vorgenannten Verkehren ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif S. für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie im Spezialtarife III unter Ziffer 6 der Position Holz genannt, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern von den Stationen Annaberg, Bankau, Bernstadt, Beuthen O.S.E. und R.O.U.E., Birawa, Blottnitz, Bolatitz, Borsigwerk, Karlsruhe O.-S., Chronstau, Colonnowska, Kosel, Czernitz, Czerwionka, Dammer, Dziergowitz, Friedrichsgrube, Friedrichshütte, Gleiwitz, Graase, Groschowitz, Gross-Strehlitz, Guradzeweiche, Hammer, Herby, Jellowa, Kandrzin, Kattowitz, Keltsch, Klein-Kottorz, Kobier, Kochanowitz, Königshuld, Komprachtschütz, Koschentin, Kunigundeweiche, Laband, Lamsdorf, Laskowitz O.-S., Lassowitz, Lissau, Loslau, Lublinitz, Mischline, Murow, Myslowitz, Nassadel, Namslau, Neuberun, Nicolai, Noldau, Oppeln, Orzesche, Patschin, Pawonkau, Peiskretscham, Pluder, Podewils, Preiswitz, Radzionkau, Rosenberg O.-S., Rudzinitz, Rybnik, Sandowitz, Sausenberg, Schiedlow, Schierokau, Schoffschütz, Slawentzitz, Sohrau O.-S., Summin, Szczepanowitz, Tarnowitz, Thule, Tost, Twardawa, Tworog, Vossowska, Zabrze, Zembowitz des Direktionsbezirkes Kattowitz nach den Seehafenstationen Altona, Bremen (Hauptbhf. und Freibez.), Bremerhafen (Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. und Inlandshafen), Cuxhaven, Emden, Emden Aussenhafen, Flensburg A., Geestemünde (Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. und Fischereihafen), Grohn-Vegesack, Hamburg H., Hamburg-Sternschanze, Harburg H., Harburg U.-E., Kiel, Leer, Norden, Papenburg, Wilhelmsburg, Blumenthal (Hann.), Brake (Oldbg.), Elsfleth, Nordenham, Nordenham (Fischereihafen) zur Einführung gekommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Einbeziehung der Haltestelle Neuwalde.) Vom 6. Juli 1903 ab wurde die Haltestelle Neuwalde des Direktionsbezirkes Kattowitz in den obengenannten Verkehr einbezogen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien wird für das Jahr 1904 im Offertwege vergeben, und zwar:

1400 Tonnen Gaskohle,
430 „ Schmiedekohle,
400 „ Giesserei-Stückkoks.

Die der Lieferungsausschreibung zugrunde zu legenden „Allgemeinen Lieferungsbedingnisse, Form. 51, Auflage 1902", dann die Offertformulare, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen und die näheren Bestimmungen enthalten, können bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion (Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Preise sind franko Waggon einer Station des zusammenhängenden westlichen Netzes der k. k. österreichischen Staatsbahnen inklusive aller Spesen zu stellen.

Die Offerte sind mit dem Stempel von 1 Krone pro Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf Lieferung von Gaskohle, Schmiedekohle und Koks" bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion bis längstens **2. August 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, die eingelangten Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben anzunehmen oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Den p. t. Offerenten steht es frei, der am 3. August 1903, vormittags 9 Uhr, stattfindenden kommissionellen Eröffnung der eingelangten Offerte persönlich beizuwohnen.

Linz, am 15. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Auf den Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz gelangen im Jahre 1903 nachbezeichnete **Blechkonstruktionen** zur Anlieferung, und zwar: Auf der Linie Sternberg—Grulich 1 Stück mit 2·28 m, 2 Stück mit 2·4 m, 1 Stück mit 2·5 m, 1 Stück mit 2·7 m; auf der Linie Hohenstadt—Zöptau 1 Stück mit 6·8 m; auf der Linie Hannsdorf—Ziegenhals 1 Stück mit 4·59 m, 1 Stück mit 5·15 m, 1 Stück mit 5·53 m und 2 Stück mit 5·64 m Stützweite.

Die Lieferung dieser Konstruktionen im approximativen Gesamtgewichte von 52 t wird im Konkurrenzwege vergeben.

Die näheren Behelfe, Skizzen, Detailpläne etc. können ab 13. Juli 1903 bei der Abteilung 3 der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion während der Amtsstunden eingesehen und das Offertformular übernommen werden.

Diesbezügliche Offerte, sowie auch ein Vadium im Betrage von K 900 sind bis spätestens **27. Juli 1903, 12 Uhr mittags,** beim Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz zu hinterlegen; später eingelangte Offerte werden nicht berücksichtigt.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags statt.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz behält sich das Recht vor, über Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelaufene Offerte abzulehnen.

Olmütz, am 8. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen nachstehend benannte, in den Materialmagazinen in Linz lagernde **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenblech, Feuerrohrstutzen, Alt-Gusseisen, Pausch- und Zerreneisen, Stahltyres, Radsterne, Eisenspäne, Stahlachsen, Federstahl, Rohmetallspäne, Bruchzink, ferner Abfälle von Baumwoll-, Hanf- und Gummiwaren, Leder und Altpapier.

Nähere Angaben sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion (Abteilung für Zugförderung und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen, pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Anbot auf Altmaterialien" bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz bis längstens **31. Juli 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Am 1. August 1903, vormittags 9 Uhr, erfolgt die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind 10 Prozent des Wertes als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa in Linz zu erlegen.

Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Wage loko Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch 6 Wochen, vom Tage der Offerteröffnung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige, die Qualität betreffende Reklamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen effektiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte ganz oder nur zum Teile anzunehmen oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 15. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1694	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Dux (A. T. E.)	Aich-Pirkenhammer	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Oktober 1901	124	114	10	Im Kartierungswege		
					Bärringen				163	153	10			
					Einsiedl-Pauten				155	145	10			
					Marienbad				180	175	5			
					Neudek				139	129	10			
					Neuhammer				148	138	10			
					Neu-Rohlau				128	118	10			
					Petschau				144	134	10			
					Platten				167	157	10			
					Schönwehr				140	130	10			
					Töppeles				136	126	10			
					Aich-Pirkenhammer	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen			124	104	20			
					Bärringen				163	148	15			
					Einsiedl-Pauten				155	140	15			
					Marienbad				180	170	10			
					Neudek				139	124	15			
					Neuhammer				148	133	15			
					Neu-Rohlau				128	113	15			
					Petschau				144	129	15			
					Platten				167	152	15			
					Schönwehr				140	125	15			
					Töppeles				136	121	15			
1695	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Garne der Pos. G—3 a der allgemeinen Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Iglau transit k. k. St. B.	Alt-Paka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	155	104	51	Im Kartierungswege		Der Frachtzuschlag der S. N. D. V. B. gelangt nicht zur Einhebung
					Habendorf				203	105	98			
					Liebstadtl				161	94	67			
					Reichenberg				201	101	100			
					Semil				166	86	80			
					Tannwald-Schumburg				181	98	83			
				und umgekehrt										
				Iglau transit k. k. St. B.	Alt-Paka	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			155	99	56			
					Habendorf				203	100	103			
					Liebstadtl				161	89	72			
					Reichenberg				201	96	105			
					Semil				166	81	85			
					Tannwald-Schumburg				181	93	88			
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1696	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Klasse C	Hlinsko Skutsch	Rothkosteletz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Heller 64 57	Heller 50 46	Heller 14 11	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Stadtrat in Rothkosteletz als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Rothkosteletz bestimmt sein
1697	Südbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	Bund-, Brenn- und Schleifholz, Holzkohle	Eisenkappel	Völkermarkt-Kühnsdorf transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Auflieferung von mindestens 1500 Tonnen unter Einhaltung der für ermässigte Wagenladungsgüter gültigen Tarifbestimmungen	vom 20. Juli 1903 bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	28	26	2	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Duplikat-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1698	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zinkspäne, in Ziegel gepresst	Stockerau Oe.N.W.B.	Mähr.-Ostrau K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Abladen obliegt dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	199 Heller		Im Kartierungswege		
1699	k. k. österr. Staatsbahnen		Mehl	Bransdorf Jägerndorf	Jauernig	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief, bezw. Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	Heller 113 106	Heller 97 83	Heller 16 23	Im Kartierungswege		
1700	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903, wird die Station Laa St.E.G. in das im Verordnungs-Blatte Nr. 73 vom 27. Juni 1903 unter fortl. Nummer 1587 verlautbarte Frachtzugeständnis, und zwar mit den gleichen Frachtsätzen und Nachlässen wie bei Ladendorf, einbezogen.										

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
50	Nr. 119 vom 18. Oktober 1902	2038	K. k. österr. Staatsbahnen	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Südbahn-Gesellschaft**	**Malz bei Aufgabe als Frachtgut**	**den in der Tabelle aufgeführen Eisenbahnstationen**	**allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit,** St. Margrethen transit **und** Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch **nur** bei Weitersendung nach **dem** Auslande), sowie **nach** Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben **nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden**	Mit Gültigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publikation wird die Station „Jägerndorf“ in die Gruppe B unter „7. K. k. österr. Staatsbahnen“ einbezogen	
51	Nr. 96 vom 23. August 1902	**1731**	**K. k. österr. Staatsbahnen**	**Nicht näher bezeichnet**	**Spiritus**	**Tabelle II.** Bielitz (loko und trans., letzteres für Sendungen von Biala) Kolin (St.E.G. und Oe.N.W.B.) etc.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	**Es ist nachzutragen:** 1. In der Rubrik 5 („von“) hinter der Station „Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)“ die Station „Pernhofen-Wulzeshofen“. Ferner in der Rubrik 10 („Zugestandener Frachtsatz“) an der korrespondierenden Stelle „118 Pfennig*)“; 2. in der Rubrik 14 am Schlusse der Anmerkung sub †) ein Beistrich und die Worte „**für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig pro 100 kg**“	
						Tabelle II/A. diversen Stationen	diversen Stationen	**Es ist einzuschalten:** In der Rubrik 5 zwischen der Relation „von Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach Tetschen (Oe.N.W.B.)“ und der Relation „von Prag (St.E.G.) nach Bodenbach (St.E.G.)“ die neue Relation: „von Pernhofen-Wulzeshofen nach Tetschen (Oe.N.W.B.)“; ferner in der Rubrik 10 („Zugestandener Frachtsatz“) an der korrespondierenden Stelle „118 Pfennig)“. **Weiters ist in der Rubrik 5 die neben der Aufgabsstation M.-Ostrau stehende Bestimmungsstation „Bodenbach (Oe.N.W.B.)“ auf „Tetschen Oe.N.W.B.)“ abzuändern**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 82. **Wien, 21. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Dem heutigen Verordnungs-Blatte liegt der Tarif-Index für das II. Quartal 1903 bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1903, Z. 17.804, an die Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen, Dampftramways, Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen und elektrischen Bahnen,*) betreffend Direktiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben.

Die Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 2. Februar 1903, R.-G.-Bl. Nr. 28 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 16 ex 1903), womit Bestimmungen behufs Durchführung des Gesetzes vom 28. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 156, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, getroffen werden, enthält im Abschnitte ad § 5, Punkt 39, die Bestimmung, dass die Bahnverwaltungen verpflichtet sind, der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen über jeden in Hilfsanstalten oder bei Regiebauten vorgekommenen Betriebsunfall eine der durch § 29 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 9 ex 1888), vorgeschriebenen Anzeige analoge Anzeige zu erstatten.

Zur Erzielung eines einheitlichen Vorganges findet das Eisenbahnministerium zu bestimmen, dass die Erstattung dieser Anzeigen nach den im Abdrucke mitfolgenden Direktiven zu erfolgen hat.

Die Direktiven sind in Plakatform aufzulegen und an die betreffenden Dienstvorstände, sowie an die sonst interessierten Dienststellen zu verteilen.

Weiters findet das Eisenbahnministerium die mit dem Erlasse vom 25. Juli 1897, Z. 7244/IV (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 104 ex 1897) ausgegebenen und mit dem Erlasse vom 17. Februar 1900, Z. 57.218 ex 1899 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 26 ex 1900), ergänzten „Direktiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und aussergewöhnliche Ereignisse“, wie folgt zu berichtigen:

1. Der Titel hat zu lauten: „Direktiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und aussergewöhnliche Ereignisse im Eisenbahnbetriebe.“

2. Im Punkt 8 der „Bemerkungen“ sind die Worte „welche im Werkstättenbetriebe, in Kesselschmieden oder in Heizhäusern, bei Werkstättenarbeiten, ferner in Steinbrüchen, bei der Schottererzeugung und anderen Nebenbetrieben sich ereignen, desgleichen jene Verunglückungen von Bediensteten“ zu streichen.

3. Als Punkt 9 ist neu aufzunehmen:

„9. Für die Erstattung von Anzeigen über die in Hilfsanstalten oder bei Regiebauten vorkommenden Betriebsunfälle bestehen besondere Direktiven.“

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

---

*) Ein analoger Erlass wurde an die k. k. Staatsbahn-Direktionen gerichtet.

Direktiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle in Hilfsanstalten und bei Regiebauten.

Post-Nr.	Art des Unfalles	Anzuzeigen an: das k. k. Eisenbahnministerium I	die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen II	die k. k. Staatsbahn-Direktion, bei Privatbahnen an die eigene Dienstesstelle III	die politische Behörde IV	die k. k. Gerichtsbehörde (k. k. Staatsanwaltschaft) V
1	Jeder Betriebsunfall, welcher eine Arbeitsunfähigkeit der Person von nicht weniger als 3 Tagen zur Folge hat	—	schriftlich spätestens binnen 5 Tagen nach dem Unfalle; siehe Punkt 2 der Bemerkungen	—; schriftlich	schriftlich	auf dem kürzesten Wege; siehe Punkt 5 der Bemerkungen
2	Jeder Betriebsunfall, durch welchen eine Person getötet wurde	telegraphisch	schriftlich spätestens binnen 5 Tagen nach dem Unfalle; siehe Punkt 2 der Bemerkungen	telegraphisch; schriftlich	schriftlich	auf dem kürzesten Wege; siehe Punkt 5 der Bemerkungen
3	Jeder Betriebsunfall, von welchem gleichzeitig mehrere Personen betroffen wurden (Kollektivunfall)	telegraphisch	schriftlich spätestens binnen 5 Tagen nach dem Unfalle; siehe Punkt 3 der Bemerkungen	telegraphisch; schriftlich	schriftlich	auf dem kürzesten Wege; siehe Punkt 5 der Bemerkungen

Bemerkungen.

1. Die Anzeigen sind von dem Dienstvorstande der Hilfsanstalt des Regiebaues, und zwar die telegraphischen sofort nach dem Unfalle, die schriftlichen in der festgesetzten Frist zu erstatten.

2. Für die ad II zu erstattende schriftliche Anzeige ist die für die Anzeige ad IV bestimmte Drucksorte, Formular C, zu benützen. (Siehe die Anleitung zur Durchführung der §§ 30—32 und 35—37 des Statutes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.)

In der Rubrik „Veranlassung und Hergang des Unfalles" ist in der Schilderung insbesondere auch die Arbeitsverrichtung, bei welcher der Unfall erfolgte, genau anzugeben. Falls sich der Unfall bei einer Maschine ereignete, ist die Art derselben (Motor, Arbeitsmaschine u. s. w.) näher zu bezeichnen und anzuführen, ob und welche Schutzvorrichtungen vorhanden waren, und im bejahenden Falle, ob sie benützt wurden.

3. Bei Kollektivunfällen ist für jede verletzte oder getötete Person ein Exemplar des unter Punkt 2 bezeichneten Formulares auszufüllen.

4. Die schriftliche Anzeige ad III (Formular D) ist für die im Punkt 2 genannte Unfallversicherungsanstalt bestimmt.

5. An die k. k. Gerichtsbehörde (k. k. Staatsanwaltschaft) sind auch jene Ereignisse anzuzeigen, welche eine Arbeitsunfähigkeit der Person von weniger als 3 Tagen zur Folge hatten oder durch welche die persönliche Sicherheit überhaupt gefährdet wurde.

6. Für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle im Eisenbahnbetriebe bestehen besondere Direktiven.

PROTOKOLL

über die **am 3. Juni 1903** abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrates.**

Seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Hochgeehrte Herren!

Indem ich die heutige Sitzung, mit welcher eine neue Funktionsperiode des Staatseisenbahnrates beginnt, für eröffnet erkläre, erlaube ich mir die geehrten Mitglieder dieses hochansehnlichen Vertretungskörpers als hochgeschätzte Mitarbeiter der staatlichen Eisenbahnverwaltung wärmstens und freundlichst zu begrüssen.

Es gereicht mir zur Freude, meine Begrüssung an zahlreiche geehrte Mitglieder richten zu können, welche schon bisher dem Staatseisenbahnrate angehörten und die Beratungen desselben in den vorausgegangenen Sessionen mit bewährter Sachkenntnis in verdienstvoller Weise gefördert haben.

Ich heisse zugleich jene Herren, welche in unserer Mitte heute zum erstenmal erschienen sind, auf das freundlichste willkommen und gebe der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck, dass die neuen Mitglieder im Vereine mit ihren älteren Kollegen sich der ihrer hier harrenden wichtigen Aufgabe mit der gleichen Hingebung und mit jenem Erfolge widmen werden, welcher die Mitwirkung des Staatseisenbahnrates bisher als eine so wertvolle Unterstützung der Staatseisenbahn-Verwaltung erscheinen liess.

Indem ich auf die letztvorausgegangene Session des Staatseisenbahnrates zurückblicke, muss ich auch

mit aufrichtigem Schmerze jener hochgeschätzten Mitglieder gedenken, welche nicht mehr in unserer Mitte weilen, weil sie seit unserer letzten Sitzung vom Tode dahingerafft wurden. Es sind dies die Herren Dr. Viktor Ritter v. Rainer, Thomas Schadeloock und Oskar Wolf.

Herr v. Rainer, welcher dem Staatseisenbahnrate zuerst als Ersatzmann und während der letzten dreijährigen Funktionsperiode als Mitglied angehörte, hat seither trotz der Mühsale hohen Alters an sämtlichen Sitzungen dieser Versammlung teilgenommen und ist es ja uns Aelteren bekannt, mit welch lebhaftem Interesse er sich an unseren Verhandlungen, namentlich in jenen Angelegenheiten beteiligte, welche sein eigenes Heimatland Kärnten berührten. Er hat es noch erlebt, dass seinen langjährigen rastlosen Bemühungen um das Zustandekommen der für Kärnten hochwichtigen Karawankenbahn der Erfolg der gesetzlichen Sicherstellung dieser Bahnlinie und der Inangriffnahme ihres Baues zuteil wurde. Die Güte und Biederkeit, welche sein ganzes Wesen charakterisierten, sicherten ihm die Sympathie eines jeden, der mit ihm in Berührung kam, und wahren ihm gewiss auch bei uns ein dauerndes Andenken.

Kammerrat Schadeloock, welcher von der Triester Handelskammer in den Staatseisenbahnrat entsendet war, gehörte demselben seit dem Jahre 1887 als Mitglied an. Während seiner langjährigen Tätigkeit in dieser Körperschaft trat er wiederholt mit für die Interessen Triests und insbesondere der Triester Handelswelt wichtigen Initiativanträgen hervor und beteiligte sich bei allen, diese Interessen berührenden Fragen in ebenso sachkundiger als energischer Weise an der Debatte. Insbesondere hat Kammerrat Schadeloock den stets als eine Lebensfrage Triests angesehenen, jetzt in Ausführung begriffenen Bau der zweiten Eisenbahnverbindung Triests mit dem Hinterlande in dieser Körperschaft rastlos betrieben; leider sollte es dem noch in den besten Jahren gestandenen rüstigen Manne nicht gegönnt sein, die Vollendung dieses Baues zu erleben. Das bei aller Energie konziliante Wesen Schadeloocks gewann ihm auch in diesem Kreise viele Freunde und wir werden sein Andenken stets als das eines hervorragenden Vertreters der Triester Handelswelt bewahren.

Kommerzialrat Wolf gehörte dem Staatseisenbahnrate seit dem Jahre 1897 als Ersatzmann und seit 1901 als Mitglied an. Er hat sich aus eigener Kraft durch unermüdlichen Fleiss und tüchtiges Können zum leitenden Direktor eines der bedeutendsten heimischen Industriewerke, der Kammgarnfabrik in Vöslau, emporgearbeitet und war als Vertreter dieses Industriezweiges über Bezeichnung Sr. Exzellenz des Herrn Handelsministers in den Staatseisenbahnrat berufen worden. Die grosse Erfahrung und Sachkenntnis des Genannten liess auch seine Mitwirkung im Staatseisenbahnrate stets als eine besonders wertvolle erscheinen. Wir werden auch ihm eine pietätvolle Erinnerung bewahren."

Die Versammlung ehrt das Andenken der Verschiedenen durch Erheben von den Sitzen. Zu den geschäftlichen Mitteilungen übergehend, bringt Seine Exzellenz der Herr Vorsitzende zunächst, einem Wunsche des Mitgliedes Dr. Viktor Russ entsprechend, ein von letzterem in seiner Eigenschaft als Obmann des vom Staatseisenbahnrate in der Frühjahrssession 1902 zum Studium der Frage der Verstaatlichung der Südbahn gewählten Spezialkomitees an ihn gerichtetes Schreiben zur Verlesung, in welchem Mitglied Dr. Viktor Russ des näheren ausführt, dass das bezeichnete Spezialkomitee im Hinblicke auf die im Zuge befindliche weitausgreifende Sanierungsaktion der Südbahn-Verwaltung im gegenwärtigen Zeitpunkte die Voraussetzungen dafür nicht gegeben erachtete, um von Studien und Arbeiten der Regierung und des Ausschusses einen ernsten Erfolg zu erwarten, der in einem bestimmten Antrage an den Staatseisenbahnrat gipfeln könnte.

Das Spezialkomitee habe sich daher ausserstande gesehen, seine Aufgabe zu lösen und Bericht zu erstatten und sei vielmehr der Meinung, dass vorerst der Abschluss der oberwähnten Sanierungsaktion abgewartet werden müsse, ehe den Studien und Erwägungen über die Verstaatlichung der Südbahn näher getreten werden könne.

Weiters teilt der Vorsitzende mit, dass ihr Fernbleiben von der gegenwärtigen Session folgende Herren entschuldigt haben: Die Mitglieder Leander Camus, Julius Epstein, August Ritter v. Gorayski, Vito Morpurgo, Nikolaus Baron Mustatza, Dr. Thaddäus Pilat, Karl Reutter, Theodor Rhomberg und Alfons Ritter v. Widmann, sowie die Ersatzmänner Johann Benussi, Jakob Antičevič und Anton Weiss. Ferner habe Mitglied Robert Biedermann Ritter v. Turony sein Fernbleiben von den Ausschusssitzungen, sowie von der Plenarsitzung am 5. Juni d. J. entschuldigt. Hingegen hätten die Ersatzmänner Ludwig Neurath, Bernhard Wachtel, Roman Załozieki, Dr. Stefan Smal-Stocki, Dr. Kasimir Graf Szeptycki, Dr. Anton Weithofer und Alois Bauer der im Sinne des § 5 des Statutes für den Staatseisenbahnrat erfolgten Einberufung Folge geleistet.

Der Vorsitzende ladet sodann ein, zur Wahl der drei ständigen Ausschüsse für die eben begonnene dreijährige Funktionsperiode des Staatseisenbahnrates (Punkt II der Tagesordnung) zu schreiten, und werden sohin über Vorschlag des Mitgliedes Wilhelm v. Boschan per acclamationem gewählt:

1. In den Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten die Mitglieder: Leopold Baczewski, Lazar Bloch, Wilhelm v. Boschan, Bernhard Graf Caboga, Leander Camus, Julius Epstein, Alfred Escher, Dr. Wilhelm Franz Exner, Arnold Ganahl, August Ritter v. Gorayski, Josef Gregor, Dr. Robert Grienberger, Ivan Hribar, Stanislaus Kubr, Hugo Graf Lamberg, Max Freiherr v. Mersi, Nikolaus Baron Mustatza, Dr. Karl Freiherr von Offermann, Dr. Viktor Wilhelm Russ, Karl Skibiński, Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz, Dr. Eduard Türk, Anton Ritter Vuković v. Vučidol, Anton Rudolf Walz und Franz Xaver Wirth.

2. In den Ausschuss für Fahrordnungs-Angelegenheiten die Mitglieder: Alexander Adler, Franz Ritter Bockenheimer v. Bockenheim, Ludwig Christ, Hermann Gessele, Johann Nepomuk Heimrich, Josef Holče, Karl Ritter von Hornbostel, Josef Houdek, Heinrich Jenewein, Johann Kaftan, Ruggiero Kürner, Alfred Ritter v. Lindheim, Michelangelo Luxardo, Leopold Mauroner, Dr. Rudolf Mayreder, Vito Morpurgo, Dr. Arthur Nimhin, Dr. Friedrich Nitsche, Theodor Rhomberg, Viktor Riedl v. Riedenstein, Rudolf M. Rohrer, Dr. Cyrill Seifert, Augustin Tomasi, Anton Tscharre und Alfons Ritter v. Widmann.

3. In den Ausschuss für kommerzielle und Tarifangelegenheiten die Mitglieder: Josef Ritter v. Basevi, Robert Biedermann Ritter von Turony, Gottlieb Bondy, Wilhelm Briess, Dr. Moriz Caspaar, Dr. Karl Chiari, Peter Cofler, Moriz Dattner, Alfred Deutsch, Josef Gröger, Otto Günther, Max Ritter v. Gutmann, Samuel Ritter v. Hahn, Fritz Hamburger, Gottfried Hüttemann, Dr. Friedrich Karmiński, Anton Karl Lemach, Dr. Stefan Licht, Karl Luckmann, Wilhelm Neuber, Dr. Thaddäus Pilat, Franz v. Pirko, Ernst Rathausky, Dr. Friedrich Freiherr v. Raymond, Karl Reutter, Dr. Mauriz Ritter v. Roessler, Ignaz Russmann, Dr. Ernst Seidler, Siegmund Ullmann, Karl v. Webern, Paul Welponer und Josef Max Wolfbauer.

Was die Neuwahl von Spezialkomitees (Punkt III der Tagesordnung) anbelangt, erklärt Seine Exzellenz der Herr Vorsitzende, dass es sich vorerst nur um die Wiederwahl des in der Frühjahrssession 1902 eingesetzten „Spezialkomitees für die Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr“ handle, während die eventuelle Wiederwahl des zweiten in Betracht kommenden, in der letzten Session eingesetzten „Spezialkomitees für die Regelung der Wagenstandgelder und Ladefristen auf Industriegeleisen“ auf den 5. Juni zu vertagen wäre, da die Frage, ob überhaupt eine Neuwahl dieses Spezialkomitees Platz zu greifen habe, noch von dem Ergebnisse der Verhandlungen des Staatseisenbahnrates über das als Punkt XXXII auf der Tagesordnung dieser Sitzung stehende Resultat der bisherigen Beratungen des genannten Spezialkomitees abhänge. Gegebenenfalls würde das Spezialkomitee dann in der Sitzung am 5. Juni bei Behandlung des Punktes XXXIII der Tagesordnung wieder zu wählen sein.

Ueber Vorschlag des Mitgliedes Wilhelm v. Boschan werden sohin in das erstgenannte Spezialkomitee per acclamationem gewählt als Mitglieder die Herren: Leopold Baczewski, Wilhelm v. Boschan, Wilhelm Briess, Alfred Deutsch, Johann Kaftan, Karl Luckmann und Dr. Thaddäus Pilat; als Ersatzmänner die Herren: Max Ritter v. Gutmann, Alfred Ritter v. Lindheim, Max Freiherr v. Mersi und Josef Max Wolfbauer.

Endlich gelangt noch ein Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Dr. Stefan Licht, betreffend Einführung frachtentarifarischer Massnahmen zum Schutze und zur Hebung der österreichischen Mühlenindustrie zur Sprache. Nach Begründung der Dringlichkeit durch den Antragsteller beschliesst der Staatseisenbahnrat die dringliche Behandlung dieses Antrages und wird derselbe dem Ausschusse für kommerzielle und Tarifangelegenheiten zur Vorberatung überwiesen.

Hierauf schliesst Seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister die Sitzung, indem er die ständigen Ausschüsse einladet, sich sofort zu konstituieren und die ihnen zugewiesenen Beratungsgegenstände in Behandlung zu nehmen.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Genehmigung der Detailpläne für die Geleisekreuzung der städtischen Strassenbahnlinie Nr. 61 der Konzessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58 ex 1899, „Simmeringer Hauptstrasse vom Zentralfriedhofe bis Schwechat“ mit der Donauländebahn der k. k. Staatsbahnen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailpläne für die Geleisekreuzung der Linie „Simmeringer Hauptstrasse vom Zentralfriedhofe bis Schwechat“ (Linie Nr. 61 der Konzessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58 ex 1899) der Wiener elektrischen Strassenbahnen mit der Donauländebahn der k. k. Staatsbahnen zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 29.075.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Arnau-Königinhof. (Generelles Projekt; Ergebnis der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Berichtes der k. k. Statthalterei in Prag über das Ergebnis der am 7. und 8. Februar 1902 vorgenommenen Trassenrevision und Stationskommission rücksichtlich des vom Bezirksausschusse in Arnau vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von Arnau nach Königinhof die Trassenführung der genannten Projektslinie nach den Kommissionsanträgen genehmigt.

[E.-M.-Z. 16.932.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Neuauflage des Stationsverzeichnisses.) Die Direktion der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die IV. Auflage des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen sämtlicher im Gebiete der ungarischen Krone liegenden Eisenbahnen nebst einem, die Stations-Ladeplätze ersichtlich machenden Situationsplane erschienen ist. Dasselbe gibt Aufschluss über die richtige Adresse sämtlicher ungarischen Bahnverwaltungen, inklusive der im Betriebe einzelner Bahnen stehenden Privat- und Lokalbahnen, über sämtliche ungarischen Stationen und Haltestellen und deren administrative Einteilung nach Betriebsleitungen, schliesslich über die Befugnisse der einzelnen Güter-Auf- und Abgabestellen.

— (Bestellung und Uebernahme von Lokomotiven und Kondukteurwagen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Direktion der Staatsbahnen die Genehmigung erteilt, dass 20 Stück Lokomotiven der Kategorie IIIq in Bestellung gebracht werden. Die bestellten Lokomotiven sind zur Beförderung von Eillastzügen bestimmt; dieselben sind Compound-Lokomotiven mit der Westinghouse-Schnellbremsenvorrichtung, welche jedoch nur die Tenderachsen bremst, versehen, ferner mit Hausbälter'schen Geschwindigkeitsmessern, mit Dampfheizungs- und Ejektor-Einrichtung, mit Nathanschen Schmierapparaten und mit Lokomotivführer-Sitzen auszurüsten. Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit des Bedarfes wurden fünf Stück dieser Lokomotiven bereits in den Monaten Mai und Juni abgeliefert. Des ferneren wurden sechs Stück zweiachsige Kondukteurwagen für Lastzüge, welche mit einstellbaren Vereinslenkachsen, mit Handbremse und mit der Einrichtung für Ofenheizung versehen sind, zur Ablieferung gebracht.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Danzig: Aenderung der Bezeichnung des Bahnhofes Marienburg.) Ab 1. Juli erhielt der jetzige Staatsbahnhof in Marienburg die nähere Bezeichnung „Marienburg Nord“ und der jetzige Bahnhof der verstaatlichten Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn die nähere Bezeichnung „Marienburg Süd“. Der letztere Bahnhof ist mit dem gleichen Zeitpunkte für die Annahme von Eil- und Frachtstückgütern geschlossen worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Juli 1903 dem Direktor-Stellvertreter der privilegierten Südbahn-Gesellschaft Dr. Theodor Kafka den Titel eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal.

Aufhebung von direkten Fahrpreisen.

Die in dem vom 1. Juli 1903 gültigen Tarife für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc. anderseits auf Seite 15 angeführten kombinierten Fahrkarten II. und III. Klasse Morchenstern—Prag B.N.B. gelangen mit 1. August 1903 nicht mehr zur Ausgabe.

Wien, am 15. Juli 1903. [726]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Gruia für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Mit heutigem Tage wird in Gruia (Rumänien) eine Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Für diese Haltestelle gelten die Fahrpreise und Gepäcksgebühren wie von, bezw. nach der Station Radujevatz.

Wien, am 18. Juli 1903. [727]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung der beschränkten Stückgutaufgabe in der Haltestelle Polanka-Karol.

Mit 1. August 1903 werden in der Personenhaltestelle Polanka-Karol Stückgüter im Gewichte von höchstens 50 kg pro Kollo, bezw. 100 kg pro Sendung, welche aus mehreren Kolli besteht, zum Transporte nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina unter den im Abschnitte III der gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife festgesetzten Bedingungen übernommen.

Krakau, am 13. Juli 1903. [728]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Rheinisch-Westfälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Abänderung einiger Fahrpreise.

Vom 1. August 1903 an haben die im Tarife für den obgenannten Verkehr von und nach Barmen bestehenden Tarifsätze für Personen und Gepäck auch von und nach Barmen-Rittershausen Anwendung zu finden.

Hierdurch werden die Tarifsätze für Barmen-Rittershausen aufgehoben.

Wien, am 16. Juli 1903. [729]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Orientalischer Personenverkehr.

Druckfehler-Berichtigung eines Fahrpreises.

Im Tarife für den vorgenannten Verkehr ist der Fahrpreis II. Klasse für Hin- und Rückfahrt Konstantinopel—München über Belgrad von Francs 205·05 auf Francs **250·05** zu berichtigen.

Wien, am 16. Juli 1903. [730]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Frachtberechnung für Gütersendungen, welche in Wien umexpediert werden.

Auf Frachtgütersendungen, welche in Ermanglung direkter Frachtsätze oder solcher nach oder von Wien St.E.G. transit und Wien K.F.N.B. transit in Wien k.k.St.B. umzuexpedieren sind, finden die direkten Frachtsätze für Hütteldorf-Hacking (loko) oder, wenn solche nicht bestehen, diejenigen für Wien I K.E.B. Westbahnhof Anwendung.

Für die Verbindungsstrecken nach, bezw. von Wien Nordbahnhof, Wien Nordwestbahnhof, Wien Staatsbahnhof und Wien Südbahnhof kommen in beiden Fällen die im Wiener Ueberfuhrtarife vom 1. Juli 1903 enthaltenen Frachtsätze für „Hütteldorf-Hacking transit“ zur Berechnung.

Wien, am 16. Juli 1903. [731]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 tritt ein Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1903 in Kraft befindlichen Tarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im österreichischen Grenzverkehre in Kraft.

Derselbe enthält ein neues alphabetisches Verzeichnis der Ausnahmetarife, sowie Ausserkraftsetzungen, Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen der Stationstarife, bezw. des Kilometerzeigers im Haupttarife.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den beteiligten Verwaltungen zu beziehen sein.

Wien, am 18. Juli 1903. [732]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehrsstörung auf den k. k. österr. Staatsbahnen zwischen Mikuliczyn und Tartarów.

Infolge Dammrutschung ist der Verkehr auf der Linie Delatyn — Woronienka zwischen den Stationen Mikuliczyn und Tartarów der k. k. österr. Staatsbahnen auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Für die Dauer der Unterbrechung hat hinsichtlich der nach Eintritt der Verkehrsstörung aufgegebenen Sendungen nach jenen Stationen, welche ausschliesslich über Woronienka zu instradieren sind, bei Benützung der Hilfsroute via Beszkid die Frachtberechnung auf Grund der bestehenden direkten Frachtsätze mit einem Zuschlage von 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km für die auf der Hilfsroute gefahrene Mehrdistanz insolange zu erfolgen, als sich die Frachtberechnung über die Hilfsroute selbst für die Parteien nicht billiger stellt.

Wien, am 16. Juli 1903. [733]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

17. Juli. In der Strecke Niederlindewiese—Niklasdorf wurde mit dem Zuge Nr. 75 der Güterverkehr wieder aufgenommen.

17. Juli. In der Strecke Waidhofen a. d. Ybbs—Kienberg-Gaming wurde mit dem Zuge Nr. 3114 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

17. Juli. In der Strecke Chabówka—Zakopane wurde der Gesamtverkehr aufgenommen.

17. Juli. In der Strecke Krakau—Bieńczyce und in der Strecke Czyżyny—Mogiła der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

17. Juli. In der Strecke Zsolna—Varna wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

17. Juli. In der Strecke Galanta—Zsolna wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarif vom 16. Juli 1900. (Nachtrag IX.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 kam der Nachtrag IX zur Ausgabe. Derselbe enthält Anstosssätze für die Stationen der neu eröffneten oder demnächst zur Eröffnung kommenden Lokalbahnen (Ansbach-) Leutershausen-Bechhofen, Pasing-Herrsching und Tirschenreuth-Bärnau a. W.N. Er wird an Besitzer des Haupttarifes unentgeltlich abgegeben.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1903. (Nachtrag I.) Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1903 gelangte zum Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I B, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1903 Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Anhanges: Alphabetisches Verzeichnis.

Der Nachtrag I kann — soweit der Vorrat reicht — von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen um den Preis von 5 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Nachtrag V.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab gelangte zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Februar 1901 Nachtrag V zur Einführung, welcher enthält:

1. Ergänzungen der Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.
2. Ergänzungen der Kilometertafel II.
3. Aenderung der Tariftabelle c.

Der Nachtrag V kann, soweit der Vorrat reicht, von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen um den Preis von 5 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände. Teil II vom 1. Jänner 1899. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Sendungen nach den Ladestellen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen: Deutsch-Oth (Adlergrund), Deutsch-Oth (Bouvenberg), Deutsch-Oth (Cabucières), Deutsch-Oth (Hochöfen), Deutsch-Oth (Pickberg) und Deutsch-Oth (Ladestelle Redingen) sind auf Deutsch-Oth abzufertigen.

Für die Strecken zwischen Deutsch-Oth und den vorbezeichneten Ladestellen (Adlergrund bis Redingen) werden in Deutsch-Oth in beiden Verkehrsrichtungen besondere Anschlussfrachten erhoben.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad etc. etc. transit vom 1. September 1899. (Frachtsätze für Mannheim Industriehafen transit.) Für Mannheim Industriehafen transit sind mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 in der Abteilung a jeweils Sätze einzustellen, und zwar:

nach Franzensbad transit der Satz von Mk. 1·24, nach den übrigen Uebergangsstationen jeweils die gleichen Sätze wie für Mannheim Bad. B.

Bayerisch-Württembergischer Expressgutverkehr. Tarif vom 1. Juli 1899. (Nachtrag II.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 kam der Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von Expressgut zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen anderseits vom 1. Juli 1899 zur Einführung. Der Nachtrag enthält Berichtigungen und Ergänzungen, sowie neue und im Verfügungswege eingeführte Schnittfrachtsätze.

Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft I A, vom 1. September 1892. — Heft I B vom 1. Juli 1896. (Ausnahmetarif Nr. 35 für Soda.) Der in den obgenannten Tarifheften enthaltene Ausnahmetarif Nr. 35 für Soda erhält mit 1. August 1903 folgende geänderte Fassung:

Ausnahmetarif Nr. 35 für Soda, wie in der deutsch-schweizerischen Güterklassifikation dem Spezialtarife I zugewiesen:

a) in Wagenladungen von 5.000 kg
b) „ „ „ 10.000 kg
oder bei Frachtzahlung hierfür pro Wagen.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. Holzausnahmetarif vom 1. Dezember 1902. (Nachtrag I.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 gelangte der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für Grafenau, Hausach und Maulburg.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1701	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken bis zu 6 m Länge der Pos. H—20 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	a) Drohobycz b) Piwniczna c) Załuż	Mähr.-Ostrau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 110 Heller b) 78 Heller c) 96 Heller		Im Kartierungswege. Siehe auch Rubrik 14		Die Frachtsätze finden beim Bezuge der betreffenden Sendungen durch eine Grube im Kartierungswege Anwendung; beim Bezuge solcher Transporte in den nebenstehend genannten Grubenstationen durch einen Zwischenhändler finden dagegen diese Frachtsätze im Rückvergütungswege Anwendung, wenn innerhalb sechs Monaten vom Tage der Auflieferung der Sendungen der Nachweis erbracht wird, dass die betreffenden Transporte an eine Grube abgegeben wurden
					Karwin K.F.N.B. und Ks.Od.					a) 118 Heller b) 80 Heller c) 104 Heller				
					Hruschau					a) 110 Heller b) 77 Heller c) 96 Heller				
					Dombrau					a) 118 Heller b) 81 Heller c) 104 Heller				
1702	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	Getreide aus der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Nowosielitza	Mikuliczyn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Nachweisung, dass die betreffende Sendung von Tartarów mit direktem Frachtbriefe nach Stationen der Strecke Körösmező—Mármaros-Sziget zur Neuaufgabe gelangt	vom 24. Juli 1903 bis zur Beseitigung des Verkehrshindernisses auf der Strecke zwischen Mikuliczyn und Tartarów	Lokaltarif	97 Heller	89 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe für die Beförderungsstrecke Nowosielitza—Mikuliczyn und der korrespondierenden Frachtbrief-Duplikate über die Neuaufgabe in Tartarów nach den Stationen der Strecke Körösmező—Mármaros-Sziget. Die Vorlage der Frachtbriefe, bezw. Frachtbrief-Duplikate ist längstens binnen drei Monaten nach erfolgter Expedition bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirken	

Rubrik	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	1703
2. Die Publikation erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen
3. und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linie), Buschtěhrader Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhmischen Kommerzialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie)
4. Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	1. Futterkräuter der Pos. F—28; Futterrüben der Pos. F—29; Häckerling der Pos. H—1; Heu und Stroh der Pos. H—11, auch Futterkräuter getrocknet und Klee getrocknet; Holzsägespäne aus Pos. H—27/b; Holzwolle der Pos. H—31; Klee der Pos. K—19; Malzkeime der Pos. M—8; Schlempen der Pos. S—21; Spreu der Pos. S—51 und Trebern der Pos. T—29; 2. Torfstreu und Torfmull der Pos. T—27 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von – nach	Rücksichtlich der Strecken der in Rubrik 3 angeführten Eisenbahnverwaltungen | Rücksichtlich der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. b) Als Empfänger ist im Frachtbriefe eine in den nebenstehend *) angeführten Gerichtsbezirken Böhmens gelegene, vom Notstande heimgesuchte Gemeinde zu bezeichnen. Die als Empfänger bezeichnete Gemeinde verpflichtet sich, die Sendungen nur an Landwirte des Notstandsgebietes, und zwar ausschliesslich für den eigenen Wirtschaftsbetrieb der letzteren, abzugeben. c) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers das demselben obliegende Auf-, bezw. Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, so werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren erhoben. d) Auf dem Frachtbriefe ist von der Bestimmungsstation zu vermerken, ob die Sendung von dem Empfänger abgeladen worden ist, und gleichzeitig zu bestätigen, dass die Sendung vom Bahnhofe mittels Strassenfahrzeugen oder Schleppbahn abgeführt worden ist, ferner ist vom Vorstande der als Empfänger bezeichneten Gemeinde auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Gemeinde in einem nebenstehend *) angeführten Bezirke gelegen ist und zur Zeit des Bezuges der Sendung vom Notstande heimgesucht war
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1903
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife der beteiligten Bahnen
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Für die Artikel: ad 1) Frachtsätze der Klasse C, ad 2) Frachtsätze des Spezialtarifes 3 } der bezüglichen Lokaltarife weniger 15 Prozent; jedoch werden für jede beteiligte Bahnverwaltung mindestens 0·26 Heller pro 100 kg und 1 km berechnet. Bei Ermittlung dieser Frachtsätze pro 100 kg erfolgt Aufrundung auf ganze Heller | Frachtsätze des Ausnahmetarifes II
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Die bis Ende November 1903 bei der Verwaltung der Empfangsbahn vorzulegenden Frachtbriefe, welche bei der Liquidierung zurückbehalten werden
14. Besondere Bemerkungen	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Lokalverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen beteiligten Verwaltung für den Verkehr mit den anderen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Kommen hierbei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zugrunde gelegt. Der auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird nicht eingehoben. *) Gerichtsbezirke: Bechin, Buchau, Dobřiš, Elbogen, Falkenau, Jechnitz, Karlsbad, Königswart, Kralowitz, Luditz, Manetin, Marienbad, Mies, Moldautein, Mühlhausen, Petschau, Pfraumberg, Plan, Podersam, Postelberg, Přibram, Pürglitz, Rakonitz, Rokitzan, Saaz, Selčan, Sedletz, Staab, Tachau, Tepl, Tuschkau, Weseritz, Wotitz, Zbirow

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1704	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5, sofern dieselben nach Ausnahmetarif II a, b und c tarifiert werden; Geräte, landwirtschaftliche, der Pos. G—5 b 1), c 2) und d; Maschinen und Maschinenteile der Pos. M—14 a und c; Metalle und Metallgemische der Pos. M—19 a 1), b und c und Metallwaren der Pos. M—20, sämtlich laut Güterklassifikation des Tarif-Teiles II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Marchegg (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Brody (Bhf.) trs.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von a) unter 5000 kg, b) mindestens 5.000 kg, c) „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 259 b) 223 c) 190		Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz trs. finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarife, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung
					Nadbrzezie Landungsplatz trs. *)					a) 226 b) 185 c) 157				
					Nowosielitza (Bhf.) trs.					a) 319 b) 276 c) 234				
					Podwołoczyska (Bhf.) trs.					a) 288 b) 249 c) 211				
					Granica trs. bezw. Szczakowa trs.					a) 128 b) 110 c) 94				
1705	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Harzleim (Harzseife)	Schönpriesen		Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg b) von 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung c) von 10.000 kg } hierfür. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller ad a) b) c)		Im Kartierungswege		
					Hallein					498 344 255				
					Hilm-Kematen					434 302 227				
					Pottenbrunn					440 315 236				
					St. Pölten					434 311 233				
					Ulmerfeld					427 298 225				
					Wels					421 294 222				
					Zartlesdorf					333 252 194				
					Zeltweg trs.					545 374 274				
					Zwischenwässern					717 499 362				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1706	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Flaschenhalter der Pos. F—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Laa St.E.G.	Wörgl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	376 Heller		Im Kartierungswege		
1707	**Südbahn-Gesellschaft**		Zaggeln und Flammen aus der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Store	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen nach Hafenplätzen der Levante oder darüber hinaus, bezw. via Suezkanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Hafenplätzen zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 27. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	89 Heller	74 Heller	15 Heller	Im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege unter sinngemässer Einhaltung der in den Abschnitten J und K des Heftes 1 des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifes ersichtlichen „Speziellen Bestimmungen", betreffend Beibringung des Destinationsnachweises	Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogener Tarifbestimmungen bedungenen Dokumente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1708	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klasse A / II	Grammat-Neusiedl St.E.G. (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Grammat-Neusiedl in Schienenverbindung stehen) oder umgekehrt	Teschen K.F.N.B. oder Ks.Od.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / mindestens 5000 kg / Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife		209 Heller / 221 Heller / 318 Heller		Im Kartierungswege		In den nebigen Frachtsätzen ist die Zuschubgebühr von, bezw. nach den mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehenden Etablissements bereits enthalten
1709	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Hochstein St.E.G.	Lieben Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	82 Heller		Im Kartierungswege		
1710	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Gojau (Lokalbahn Budweis-Salnau)	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	228 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1711	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8a des Tarifes, Teil I	Schönpriesen (St.E.G.) und von Nestomitz (Zuckerfabrik) (St.E.G.)	Innsbruck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	373 Heller	368 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
1712	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	Budapest S.B.	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen an Dienststellen der italienischen Eisenbahn-Verwaltungen adressiert sein	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif		64·18 Kronen pro Achse inklusive ungarische Transportsteuer		Kartierung		
1713	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Dubica	Pola Rovigno	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 821 809		Im Kartierungswege		
				Zágráb M.A.V.	Pola Rovigno					675 663				
				Zágráb S.B.	Pola Rovigno					661 649 inklus. ungar. Steuer				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
74	Nr. 142 vom 13. Dezember 1902	3169	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Braunkohle	Reichenberg trans.	Gablonz-Brandl	In Rubrik 8 hat das Wort „Lokaltarif" zu entfallen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 83. **Wien, 23. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die **am 5. Juni 1903** abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrates.**

Nach Eröffnung der Sitzung teilt Seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister zunächst mit, dass Mitglied Michelangelo Luxardo nachträglich telegraphisch sein Fernbleiben von der gegenwärtigen Frühjahrssession entschuldigt habe, und dass die Einberufung seines Ersatzmannes, Herrn Emanuel de Fenzi, zur heutigen Sitzung wegen kurzer Zeit und grosser Entfernung des Wohnortes nicht mehr erfolgen konnte. Weiters habe Mitglied Karl v. Webern sein Fernbleiben von der heutigen Sitzung entschuldigt und nehme an seiner Stelle dessen Ersatzmann Herr Wilhelm Göbel an derselben teil.

Sodann teilt Seine Exzellenz der Herr Vorsitzende mit, dass sich die drei ständigen Ausschüsse des Staatseisenbahnrates für die eben begonnene Funktionsperiode folgendermassen konstituiert haben:

Der Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten wählte:

zum Obmanne: Herrn Dr. Viktor Wilhelm Russ;

zum Obmann-Stellvertreter: Herrn Hofrat Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz;

zum Referenten: Herrn kaiserlichen Rat Wilhelm v. Boschan.

Der Ausschuss für Fahrordnungs-Angelegenheiten wählte:

zum Obmanne: Herrn Viktor Riedl v. Riedenstein;

zum Obmann-Stellvertreter: Herrn Josef Houdek;

zum Referenten: Herrn Alfred Ritter v. Lindheim.

Der Ausschuss für kommerzielle und Tarifangelegenheiten wählte:

zum Obmanne: Herrn Hofrat Samuel Ritter von Hahn;

zum Obmann-Stellvertreter: Herrn Gottlieb Bondy;

zu Referenten: die Herren Hofrat Dr. Thaddäus Pilat und kaiserlichen Rat Alfred Deutsch.

Endlich habe sich auch das in der Sitzung vom 3. Juni 1903 wiedergewählte „Spezialkomitee für die Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr“ bereits neu konstituiert, indem es wählte:

zum Obmanne: Herrn kaiserlichen Rat Wilhelm v. Boschan;

zum Obmann-Stellvertreter: Herrn Wilhelm Briess;

zum Referenten: Herrn kaiserlichen Rat Alfred Deutsch.

Hierauf wird in die Beratung der Tagesordnung eingetreten, und erstattet zunächst Mitglied Wilhelm v. Boschan namens des Ausschusses für **allgemeine Angelegenheiten** den Bericht über den I. Teil der „Mitteilungen“ (Punkt 1 der Tagesordnung).

Die Mitteilungen zu Punkt 1, betreffend Eröffnung neuer Linien,

Punkt 2, betreffend Ausgestaltung der nur für den Personen- und Eilgutverkehr eröffneten Personenhaltestelle Senohrab an der Strecke Prag—Beneschau der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch für den Frachtgutverkehr,

Punkt 3, betreffend Ausgestaltung des Wirkungskreises der Betriebsleitung Czernowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach dem Muster der bestandenen Verkehrsleitung Mährisch-Schönberg,

Punkt 4, betreffend Umwandlung der Personenhaltestelle Mnichovic an der Linie Wien—Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen in eine Personen- und Frachtenstation,

Punkt 5, betreffend Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Grund des § 12 der Konzessionsurkunde vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7,

Punkt 6, betreffend Ersatz der in der Station Brody der k. k. österreichischen Staatsbahnen noch bestehenden hölzernen Zollmagazine durch gemauerte,

Punkt 7, betreffend Errichtung von Windschutzvorrichtungen an der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Triest-St. Andrae-Parenzo in der Umgebung der Personenhaltestelle Zaule,

Punkt 8, betreffend verschärfte Beobachtung des Gebarens der internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft und eventuell weiteres Vorgehen gegenüber der Gesellschaft auf Grund des Ergebnisses dieser Beobachtung,

Punkt 9, betreffend weitestgehende Unterstützung der projektierten Fortsetzung der Lokalbahn Triest-Parenzo bis Canfanaro,

Punkt 10, betreffend Errichtung einer Personen- und Frachtenstation an Stelle der Haltestelle Semedella an der Lokalbahn Triest-Parenzo oder wenigstens vorläufig Herstellung einer Wartehalle daselbst,

Punkt 11, betreffend Vorsorge gegen das Eintreten von Wagenmangel in der Station Nowosielitza der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 12, betreffend Anschaffung und Indienststellung von Eisenbahn-Güterwagen mit umstellbarer Spurweite für den Grenzverkehr mit Russland,

Punkt 13, betreffend Errichtung einer Bahnhofrestauration in der Station Neuhaus an der Linie Ober-Cerekwe—Weseli-Mezimosti der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 14, betreffend Beginn und Durchführung des Baues des Personenbahnhofes in der Pragervorstadt und der Personenhaltestelle in der Reichsvorstadt in Pilsen, und zu

Punkt 15, betreffend Errichtung einer Personenhaltestelle für die Stadt Taus an der Linie Taus—Furth i. W. der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei der Kreuzung mit der Bezirksstrasse Taus—Tlumačov beim Wächterhause Nr. 142, werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 16 der Mitteilungen, betreffend Ausgestaltung der Station Libitz an der Hauptlinie Wien—Prag der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für den öffentlichen Güterverkehr, erneuert der Staatseisenbahnrat, dem Antrage des Referenten gemäss, sein in der letzten Session abgegebenes Gutachten, indem er beschliesst:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, sich nochmals mit der Verwaltung der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ins Einvernehmen zu setzen, um dieselbe zur Ausgestaltung der bestehenden Station Libitz auch für die Frachtenaufnahme zu veranlassen".

Die Mitteilungen zu Punkt 17, betreffend Ausgestaltung der projektierten Ausweich- und Rangierstation Verd zwischen den Stationen Franzdorf und Loitsch an der Hauptlinie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als vollständige Station für den Personen- und Güterverkehr,

Punkt 18, betreffend Beschleunigung der Herstellung der Linie Dugopolje—Aržano—Bugojne und der Vollendung des Baues der Strecke Spalato—Sinj,

Punkt 19, betreffend Sicherstellung des Baues einer Zweiglinie von der Station Castel vecchio der Dalmatiner Staatsbahnen nach Traù,

Punkt 20, betreffend Dotierung der Dalmatiner Staatsbahnen mit der erforderlichen Anzahl von Lokomotiven und Eisenbahnwagen,

Punkt 21, betreffend Errichtung einer Personenwartehalle in der Haltestelle Castel Sučurac der Dalmatiner Staatsbahnen,

Punkt 22, betreffend Ausstattung der Haltestelle Castel Sučurac der Dalmatiner Staatsbahnen mit den für die Verladung von Weintrauben und Wein erforderlichen Geleisen,

Punkt 23, betreffend Vorbeugung der Ueberfüllung der Coupés bei den Nachtzügen, insbesondere während der Reisesaison sowohl auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen, als auf den Privatbahnen und insbesondere auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Handhabung der Heizungsvorschriften bei Personenzügen in einer den jeweiligen Lufttemperaturen entsprechenden Weise, und zu

Punkt 24, betreffend Umwandlung der Haltestelle Feistritz-Pulst an der Linie St. Michael—Pontafel der k. k. österreichischen Staatsbahnen in eine Personen- und Frachtenstation werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Der Referent wendet sich sohin der Besprechung der vorliegenden Initiativanträge allgemeiner Natur zu und gelangt zunächst, seinem Vorschlage gemäss, der Antrag des Mitgliedes Dr. Wilhelm Exner (Punkt II der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Errichtung eines Studienbureaus für sämtliche österreichischen Eisenbahnen in Erwägung zu ziehen",

mit dem Zusatze zur Annahme:

„und das Ergebnis dieser Erwägungen dem Staatseisenbahnrate in der nächsten Herbstsession mitzuteilen".

Der Antrag des Mitgliedes Hermann Gessele (Punkt III der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird hiermit wiederholt gebeten, die Herstellung des Uebergangssteges auf dem Bahnhofe in Hallein ehetunlichst in Angriff zu nehmen",

wird in der nachstehenden, vom Referenten empfohlenen Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird wiederholt gebeten, die Verkehrsverhältnisse an der Rampe innerhalb des Bahnhofes von Hallein ohne Aufschub zu verbessern".

Der Antrag des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt IVa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die Vorarbeiten für die Errichtung des neuen Bahnhofes in Pilsen beschleunigt werden, und dass mit dem Ausbaue desselben baldmöglichst begonnen werde",

wurde laut Mitteilung des Referenten infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung zurückgezogen.

Der zweite Antrag des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt IVb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die neue, im Bau begriffene Personenhaltestelle in Pilsen-Reichsvorstadt baldmöglichst ihrer Vollendung zugeführt und für die Auf- und Abgabe von Eilgutsendungen eingerichtet werde",

gelangt infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen in der nachstehenden, vom Referenten empfohlenen Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die neue, im Bau begriffene Personenhaltestelle in der Reichsvorstadt in Pilsen baldmöglichst ihrer Vollendung zugeführt werde".

Der Antrag des Mitgliedes Ivan Hribar (Punkt V a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Ausbau der Bahnstrecke Heilenstein—Stein baldmöglichst verfassungsmässig sicherzustellen",

wird nach den Ausführungen des Referenten angenommen.

Der zweite Antrag des Mitgliedes Ivan Hribar (Punkt V b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dafür Sorge zu tragen, dass die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft der seitens des Ministeriums mit Erlass vom 13. Juli 1901, Z. 29.754, ergangenen Aufforderung wegen Vorlage der Detailpläne für den Umbau des Südbahnhofes in Laibach unverzüglich entspreche, und dass nach vorangegangener Begehung mit den Umbauarbeiten in dem Umfange des der Stationskommission am 11. Juni 1901 vorgelegenen und von derselben genehmigten generellen Projektes ohne Aufschub begonnen werde",

wird im Sinne der Ausführungen des Referenten mit der Modifikation angenommen, dass der letzte Teil des Antrages lauten soll:

„dass nach vorangegangener Begehung mit den Umbauarbeiten in dem Umfange des vom k. k. Eisenbahnministerium ergangenen Erlasses vom 17. Mai 1903, Z. 20.528, ohne Aufschub begonnen werde".

Der Antragsteller erklärt sich mit dieser Modifikation einverstanden und bemerkt mit bezug auf das mit dem ersten Teile des bezogenen Ministerialerlasses im Prinzipe genehmigte Projekt der Umwandlung eines Lichthofes im derzeitigen Südbahnhofe in Laibach in einen Wartesaal zweiter Klasse, dass sich die Stadtgemeinde Laibach mit Rücksicht auf eine Reihe von Uebelständen, welche der geplanten Adaptierung anhaften, entschieden gegen die Durchführung derselben aussprechen und auf den Bau eines neuen Bahnhofgebäudes bestehen werde.

Seitens des Eisenbahnministeriums erklärt Sektionschef Alois Stanĕ hierzu, dass bei der zu gewärtigenden Baukommission über das erwähnte Adaptierungsprojekt Gelegenheit sein werde, die gegen dasselbe sprechenden Bedenken geltend zu machen, und dass im übrigen das Eisenbahnministerium selbst die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes für die Südbahnstation in Laibach anstrebe.

Der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt VI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft zur unverzüglichen Vornahme des unaufschiebbaren Umbaues des Pardubitzer Bahnhofes verhalten zu wollen",

gelangt nach warmer Befürwortung durch den Antragsteller, welcher das Eisenbahnministerium insbesondere bittet, auf die Beteiligung der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an den Kosten des Bahnhofumbaues hinzuwirken, in der folgenden vom Referenten empfohlenen Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, die k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn und die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn zur unverzüglichen Vornahme des unaufschiebbaren Umbaues des Aufnahmsgebäudes der Station Pardubitz verhalten zu wollen".

Die Anträge des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt VII a, b und c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dass die Haltestelle Všenor an der Linie Prag—Furth i. W. gelegentlich der Legung des zweiten Geleises näher an den Ort Mokropetz verlegt werde",

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dass gelegentlich der Legung des zweiten Geleises in der Haltestelle Černošic an der Linie Prag—Furth i. W. ein Ladegeleise für die Güteraufnahme hergestellt werde"

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dahin zu wirken, dass die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn die Station Dřis derart einrichte, dass diese Station für die Aufgabe und Expedition der Gurken- und Gemüsetransporte zur Saison den Anforderungen genüge",

werden konform den Ausführungen des Referenten angenommen.

Hingegen wird der Antrag des Mitgliedes Augustin Tomasi (Punkt VIII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu verfügen, dass den istrianischen Landesbeamten bei Benützung obiger Bahn dieselben Begünstigungen zuteil werden, wie den Staatsbeamten, da der Istrianer Landesausschuss Konzessionär der Lokalbahn Triest-Parenzo ist",

im Sinne der Ausführungen des Referenten im Hinblicke auf die präjudizielle Tragweite eines solchen Zugeständnisses und die finanzielle Rückwirkung, welche die Einführung einer derartigen neuen Fahrbegünstigung auch auf die unter ähnlichen Verhältnissen in den übrigen Ländern konzessionierten Lokalbahnen ausüben müsste, abgelehnt.

Ebenso wird der zweite Antrag des Mitgliedes Augustin Tomasi (Punkt VIII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, das Notwendige zu veranlassen, damit auf der Lokalbahn Triest-Parenzo der Fahrpark den Bedürfnissen gemäss vermehrt werde",

nach dem Antrage des Referenten mit Rücksicht auf die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung abgelehnt.

Der Antrag des Mitgliedes Siegmund Ullmann (Punkt IX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Verlegung des Frachtenmagazins in der Station Gstatterboden veranlassen zu wollen",

sowie der Antrag des Mitgliedes Anton Ritter Vuković v. Vucidol (Punkt X der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Verlängerung, bezw. Ausgestaltung der für Verladungsoperationen bestimmten Rivaanlagen der Station Gravosa veranlassen zu wollen",

werden den Ausführungen des Referenten gemäss angenommen.

Es gelangt sodann Mitglied Alfred Ritter v. Lindheim als Referent des Ausschusses für **Fahrordnungs-Angelegenheiten** zum Worte und bringt zunächst folgende vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse mitgeteilte statistische Daten bezüglich der Abnahme der Zugsverspätungen und der Unfälle einerseits und der Steigerung der Dichtigkeit des Personenverkehres bei den k. k. Staatsbahnen anderseits zur Kenntnis des Staatseisenbahnrates:

Die Zugsverspätungen bei den k. k. Staatsbahnen seien im allgemeinen Durchschnitte von 2·5 Prozent im Jahre 1899 und 1·3 Prozent im Jahre 1901 auf 1 Prozent im Jahre 1902 und bei den Schnellzügen von 13·7 Prozent im Jahre 1899 auf 4·5 Prozent im Jahre 1902 herabgesunken. Im Vergleiche zu den grossen öster-

reichischen Privatbahnen ergebe sich, dass die Zugsverspätungen im Jahre 1902 bei der Oesterreichischen Nordwestbahn 0·5 Prozent, bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen 1 Prozent, bei der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft 1·3 Prozent, bei der Südbahn 1·6 Prozent und bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1·95 Prozent aller in Verkehr gesetzten personenführenden Züge betragen habe. Hand in Hand hiermit hätten auch die Unfälle abgenommen, und zwar betrage die Abnahme bei den k. k. Staatsbahnen im allgemeinen 10 Prozent, und wenn man nur jene Unfälle in Betracht ziehe, bei denen Verletzungen vorkamen, sogar 15 Prozent.

Was die Zunahme der Dichtigkeit des Personenverkehres bei den k. k. Staatsbahnen anbelangt, so seien auf einen Betriebskilometer entfallen im Jahre 1896: 3444 Personenzugskilometer, im Jahre 1897: 3562 Personenzugskilometer, im Jahre 1898: 3685 Personenzugskilometer, im Jahre 1899: 3688 Personenzugskilometer, im Jahre 1900: 3779 Personenzugskilometer, im Jahre 1901: 3804 Personenzugskilometer und endlich im Jahre 1902: 3884 Personenzugskilometer, was somit seit dem Jahre 1896 eine Steigerung von mehr als 12 Prozent bedeute.

Die Versammlung nimmt diese erfreulichen Mitteilungen, dem Antrage des Referenten gemäss, unter allseitigem Beifalle zur befriedigenden Kenntnis.

Der Referent wendet sich somit dem II. Teile der „Mitteilungen“ (Punkt XX der Tagesordnung) zu und werden die Mitteilungen zu

Punkt 25, betreffend Führung des in der Strecke Judenburg—St. Michael der k. k. österreichischen Staatsbahnen verkehrenden Personenzuges Nr. 924 von Friesach oder Neumarkt, und zu

Punkt 26, betreffend Einlegung eines neuen Personenzuges zwischen den Personenzügen Nr. 29 und 13 in der Strecke Bludenz—Bregenz der k. k. österreichischen Staatsbahnen, wenigstens ab Feldkirch,

ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 27, betreffend Herstellung eines direkten Wagenkurses bei der seit Beginn des Sommerdienstes 1902 neu geschaffenen direkten Zugsverbindung Podwołoczyska—Prag—Karlsbad und vice versa, konstatiert der Referent, dass durch die vom Sommerdienste 1903 an erfolgende Führung direkter Wagen in der Relation Podwołoczyska—Karlsbad, bezw. Podwołoczyska—Prag nunmehr der Schlussstein der langjährigen Bemühungen für die Erstellung eines direkten Verkehres zwischen Galizien und Böhmen, soweit bisher tunlich, gelegt und dass die geschaffene Verbindung tatsächlich eine direkte und rasche sei.

Bei Punkt 28, betreffend Anhalten der Schnellzüge Nr. 3 und 4 der Linie Wien—Salzburg in der Station Schwanenstadt, bringt der Referent den Dank der Interessenten für die Erfüllung dieses Wunsches ab 1. Mai 1903 zum Ausdrucke.

Die Mitteilungen zu

Punkt 29, betreffend Erstellung eines Anschlusses vom Schnellzuge Nr. 3 der Linie Wien—Salzburg der k. k. österreichischen Staatsbahnen an den Schnellzug Nr. 14 der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen durch Beschleunigung des ersteren und Späterlegung des letzteren,

Punkt 30, betreffend Führung des Personenzuges Nr. 116 der Hauptlinie Wien—Salzburg der k. k. österreichischen Staatsbahnen, der im Sommer 1902 nur von Frankenmarkt verkehrte, im Sommer 1903 wie in den früheren Jahren von Salzburg unter Belassung des Schnellzuges Nr. 6 Salzburg—Wien,

Punkt 31, betreffend Erstellung besserer Verbindungen in den Relationen Brody—Lemberg und Brody—Złoczów der k. k. österreichischen Staatsbahnen für den Sommerdienst 1903,

Punkt 32, betreffend Erstellung einer wesentlich kürzeren nordsüdöstlichen Tages-Schnellzugsverbindung in der Relation St. Valentin—Villach—Tarvis—Pontebba—Italien durch Kombination der von Wien-Westbahnhof um 10 Uhr vormittags und von Prag um 7 Uhr 25 Minuten früh abgehenden Schnellzüge und eventuell Weiterführung des um 8 Uhr abends von Wien in Selzthal eintreffenden Personenzuges Nr. 317/913 als Schnellzug bis Villach,

Punkt 33, betreffend Früherlegung des Zuges Nr. 11/313 und Späterlegung des Zuges Nr. 314/12 in der Strecke Sternberg—Hannsdorf—Wichstadtl-Lichtenau der k. k. österreichischen Staatsbahnen und Späterlegung des Zuges Nr. 1023 in der Strecke Olmütz—Sternberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,

Punkt 34 a, betreffend Einleitung des Zuges Nr. 114 in der Strecke Attnang-Puchheim—Wien der k. k. österreichischen Staatsbahnen gleichzeitig mit dem Gegenzuge Nr. 111, d. i. vom 15. Juni statt vom 20. August an,

Punkt 34 b, betreffend täglichen Verkehr des Zuges Nr. 2309 der Strecke Aussee—Attnang-Puchheim der k. k. österreichischen Staatsbahnen schon vom 1. Juli statt vom 20. August an,

Punkt 34 c, betreffend täglichen Verkehr der Züge Nr. 2626 und 2627 der Strecke Vöcklabruck—Kammer der k. k. österreichischen Staatsbahnen schon vom 1. Juli statt vom 20. August an,

Punkt 34 d, betreffend Verbesserung der Zugsverbindung Linz—Graz über Klein-Reifling—St. Michael—Leoben—Bruck a. M.,

Punkt 35, betreffend Verbesserung der Fahrordnung auf der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnstrecke Triest-St. Andrae—Buje und Einlegung eines Vergnügungszuges auf dieser Linie an Feiertagen nachmittags,

Punkt 36, betreffend Sicherstellung des regelmässigen Anschlusses von dem Zuge Nr. 2551 der Linie Czernowitz—Nowosielitza an den Schnellzug Nr. 304 der Linie Lemberg—Czernowitz—Itzkany der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 37, betreffend Späterlegung des Zuges Nr. 4158 der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Rakonitz-Petschau und des Anschlusszuges Nr. 4255 der gleichfalls im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Protiwitz-Buchau,

Punkt 38, betreffend Verbesserung des Zugsverkehres auf der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Schönwehr-Elbogen,

Punkt 39, betreffend Erstellung eines ganzjährigen Personenzuges in der Strecke Komotau—Eger der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn im Anschlusse an den Zug Nr. 15 der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und den Zug Nr. 1013 der Linie Bodenbach—Komotau der k. k. österreichischen Staatsbahnen und eines Gegenzuges während des Winterdienstes von Eger nach Komotau zum Anschlusse an den Zug Nr. 18 der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und den Zug Nr. 1068 der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 40 a, betreffend Erstellung einer guten Nachmittagsverbindung von Prag nach den Stationen der

Linie Ober-Cerekwe—Weseli-Mezimosti durch Führung des in der Strecke Prag—Tabor verkehrenden Lokalzuges Nr. 226 der k. k. österreichischen Staatsbahnen bis Weseli-Mezimosti und Späterlegung der Abfahrt des Zuges Nr. 2017 ab Weseli-Mezimosti von 7 Uhr 40 Minuten auf 8 Uhr 35 Minuten abends,

Punkt 40 b, betreffend Anhalten des Schnellzuges Nr. 3 der Linie Prag—Komotau—Karlsbad der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in der Station Unhoscht,

Punkt 41, betreffend Führung eines dritten Zugspaares auf der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Görz-Haidenschaft,

Punkt 42 a, betreffend Einführung eines neuen Schnellzugspaares in der Strecke Gmünd—Pilsen der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Anschlusse an die Schnellzüge Nr. 5/205 und 204/104 der Linie Wien—Gmünd—Prag,

Punkt 42 b, betreffend Einführung eines neuen Personenzugspaares in der Strecke Budweis—Pilsen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welcher zwischen 8 und 12 Uhr gegen Pilsen und zwischen 2 und 6 Uhr gegen Budweis verkehren soll,

Punkt 42 c, betreffend Umwandlung der Personenzüge Nr. 319 und 320 der Linie Prag—Pilsen der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Schnellzüge und Einlegung eines neuen Personenzugspaares auf dieser Linie mit Abfahrt von Prag um circa 11 Uhr nachts und Abfahrt von Pilsen um circa 8 Uhr vormittags,

Punkt 42 d, betreffend Ankunft des Personenzuges Nr. 326 der Linie Prag—Pilsen der k. k. österreichischen Staatsbahnen spätestens um 5 Uhr 50 Minuten nachmittags und regelmässige Einhaltung der fahrplanmässigen Fahrzeit bei diesem Zuge,

Punkt 42 e, betreffend Einlegung eines Lokalzuges von Pisek nach Protiwin zum Anschlusse an den Personenzug Nr. 18 der Strecke Protiwin—Gmünd—Wien der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zu

Punkt 42 f, betreffend Führung der in der Strecke Zditz—Přibram der Linie Protiwitz—Zditz der k. k. österreichischen Staatsbahnen verkehrenden Personenzüge Nr. 613 und 616 von, beziehungsweise bis Březnitz, werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 43 der Mitteilungen, betreffend Anhalten der Schnellzüge Nr. 3 und 4 der Linie Wien—Prag der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in der Station Swětla, wiederholt der Staatseisenbahnrat, dem Antrage des Referenten gemäss, sein in der letzten Session abgegebenes Gutachten, indem er beschliesst:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, nochmals an die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn heranzutreten, damit dieselbe ihre Schnellzüge Nr. 3 und 4 der Strecke Wien—Prag in der Station Swětla anhalten lasse".

Die Mitteilungen zu

Punkt 44, betreffend Erstellung mehrerer Verbindungen von den Linien der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn seitens der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn nach Prag,

Punkt 45, betreffend Verbesserung der Zugsanschlüsse der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in der Kreuzungsstation Pardubitz,

Punkt 46 a, betreffend Vermehrung der Personenzüge in der Strecke Friedek-Mistek—Bielitz der sogenannten Städtebahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Erstellung besserer Anschlüsse von und zu denselben in den Anschlussstationen Bielitz, Golleschau, Teschen und Friedek-Mistek,

Punkt 46 b, betreffend Vermehrung der Personenzüge auf der Zweiglinie Golleschau—Ustron der Städtebahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Erstellung besserer Verbindungen zwischen Teschen und Ustron,

Punkt 47, betreffend Anhalten des Schnellzuges Nr. 104 der Linie Wien—Gmünd—Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Station Göpfritz,

Punkt 48, betreffend Förderung der Verkehrsinteressen der Linie Amstetten—Selzthal—Bischofshofen der k. k. österreichischen Staatsbahnen durch zweckentsprechende Massnahmen hinsichtlich des Zugsverkehres,

Punkt 49, betreffend Einlegung eines neuen Zugspaares auf der Linie Graz-Fehring der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Anschlusse an die Schnellzüge Nr. 1307 und 1308 der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Fehring, und zu

Punkt 50, betreffend Anhalten der Schnellzüge der Linie Prag — Komotau — Karlsbad der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in der Station Unhoscht, werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 51, betreffend Wiedereinführung des von den k. k. österreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Sommer 1902 neu in Verkehr gesetzten Sonderzuges zwischen Wien und den Wörtherseestationen über Bruck a. d. M.—Leoben auch in den Monaten Juli, August und September 1903, dankt Mitglied Anton Tscharre namens der Interessenten in Kärnten für das in dieser Angelegenheit bewiesene neuerliche Entgegenkommen und knüpft hieran die Bitte, dass die Fahrzeiten der Personenzüge auf der Strecke Glandorf—Klagenfurt der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie das lange Stillager in Glandorf zu dem Tagesschnellzuge Pontafel—St. Michael—Leoben—Wien abgekürzt werden mögen.

Die Mitteilungen zu Punkt 52, betreffend Wiedereinführung des bis zum Jahre 1901 ab Salzburg in Verkehr gestandenen Personenzuges Nr. 116 der Linie Wien—Salzburg der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 53, betreffend Führung des im Sommer 1902 ab 1. Juni in der Strecke Salzburg—Gölling der k. k. österreichischen Staatsbahnen an Sonn- und Feiertagen in Verkehr gesetzten Lokalzuges Nr. 43 während des ganzen Sommerdienstes 1903 täglich bis Bischofshofen, und zu

Punkt 54, betreffend Erstellung des direkten Wagenanschlusses nach und von Bad-Gastein schon im Monate Mai und Vorsorge für zweckmässige Anberaumung der Abfahrtzeiten von Bad-Gastein,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 55, betreffend Anhalten der Schnellzüge Nr. 101 und 102 in der Strecke Innsbruck—Landeck der k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Station Telfs wenigstens zur Ab- und Aufgabe der Post, beantragt der Referent und beschliesst die Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird im Interesse der betreffenden industriellen Etablissements ersucht, das Anhalten des Schnellzuges Nr. 102 in Telfs nochmals in wohlwollende Erwägung zu ziehen".

Die Mitteilungen zu Punkt 56, betreffend Einführung einer gegenseitigen Zuwartezeit von 15 Minuten bei den Personenzügen Nr. 409 und 414 der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Nr. 903 und 921 der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in der Kreuzungsstation Tinischt,

Punkt 57 a, betreffend Führung der nur in der Strecke Bischofshofen—Schladming verkehrenden Personenzüge Nr. 2221 und 2222 der k. k. österreichischen Staatsbahnen von, beziehungsweise bis Selzthal,

Punkt 57 b, betreffend Führung eines Lokalpersonenzuges auf der Linie Bischofshofen—Selzthal der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Sommer 1903, mit dem man, ähnlich wie im Vorjahre mit dem Zuge Nr. 2218, zur Mittagszeit von Gröbming nach Selzthal zurückfahren kann,

Punkt 58 a, betreffend Wiedereinführung des im Sommer 1902 im Verkehr gestandenen Zuges Nr. 2318/2218 in der Strecke Attnang-Puchheim—Steinach-Irdning—Selzthal zum Anschlusse an den Personenzug Nr. 927 nach Graz und Kärnten auch im Sommer 1903,

Punkt 58 b, betreffend Erstellung eines Personenzuges in der Strecke Selzthal—Steinach-Irdning der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Anschlusse an den um 5 Uhr 56 Minuten nachmittags in Selzthal eintreffenden Personenzug Nr. 928,

Punkt 58 c, betreffend Führung der in der Strecke Bischofshofen—Schladming der k. k. österreichischen Staatsbahnen verkehrenden Personenzüge Nr. 2221 und 2222 von und bis Selzthal,

Punkt 58 d, betreffend tägliche Führung des Personenzuges Nr. 920 in der Teilstrecke Hieflau—Klein-Reifling der Linie Amstetten—Selzthal—Pontafel der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 58 e, betreffend Abkürzung der langen Aufenthalte auf der Route Villach—St. Michael—Leoben—Bruck a. d. M.—Graz in den Uebergangsstationen St. Michael, Leoben und Bruck a. d. M. auf Grund eines zwischen den k. k. österreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft abzuschliessenden Uebereinkommens,

Punkt 58 f, betreffend Erstellung eines Anschlusses von dem um 5 Uhr 31 Minuten nachmittags in Villach von Franzensfeste ankommenden Personenzuge Nr. 407 der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft an den um 4 Uhr 51 Minuten nachmittags von Villach gegen St. Michael—Leoben abgehenden Personenzug Nr. 916 der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 58 g, betreffend die Erstellung eines direkten Anschlusses von dem um 7 Uhr abends von Wien abgehenden und um 10 Uhr 39 Minuten abends in Bruck a. d. M. eintreffenden Schnellzug Nr. 2 b der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Leoben durch Späterlegung des um 10 Uhr 22 Minuten abends von Bruck a. d. M. nach Leoben abgehenden Personenzuges Nr. 1118 der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,

Punkt 59, betreffend Belassung des Personenzuges Nr. 1122 in der Strecke Linz—Budweis der k. k. österreichischen Staatsbahnen in der bisherigen Zeitlage, und zu

Punkt 60, betreffend nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1903,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Der Referent wendet sich sohin den „Grundzügen für die Winterfahrordnung 1903/04 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien (Punkt XII der Tagesordnung) zu.

Bei Gruppe A: „Westliche Staatsbahnen südlich der Donau“ spricht Mitglied Wilhelm Neuber bei der Linie Amstetten—Pontafel den Wunsch aus, es möge der Schnellzug Nr. 101/901 mit dem Personenzuge Nr. 912/12 statt in Rosenau, wo der Schnellzug nicht anhält, wieder wie früher in Waidhofen a. d. Ybbs kreuzen, damit die Reisenden von Wien durch Umsteigen vom Schnellzuge in den Personenzug in Waidhofen a. d. Ybbs noch am selben Tage in die zwischen Amstetten und Waidhofen a. d. Ybbs gelegenen Stationen gelangen können. Der Referent schliesst sich diesem Wunsche aufs wärmste an. Im übrigen werden die Grundzüge für die Winterfahrordnung 1903/04 ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Der Referent gelangt nunmehr zur Besprechung der von einzelnen Mitgliedern in Fahrplanangelegenheiten eingebrachten Anträge, und wird zunächst im Sinne seiner Ausführungen der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Russmann (Punkt XIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu verfügen, dass der ab 1. Mai 1903 versuchsweise eingeführte Schnellzug Nr. 306 von Stanislau nach Lemberg das ganze Jahr hindurch im Verkehre belassen werde“,

in folgender Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu verfügen, dass der ab 1. Mai 1903 versuchsweise eingeführte Schnellzug Nr. 306 von Stanislau nach Lemberg bei genügender Frequenz das ganze Jahr hindurch im Verkehre belassen werde“.

Sodann wird der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt XIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird aufs dringendste ersucht, mit aller Energie dahin zu wirken, dass endlich gute direkte Schnellzugsverbindungen zwischen Böhmen einerseits und Oesterreichisch-Schlesien, Galizien, Bukowina und Russland anderseits in Bälde eingeführt werden, da dies wichtige volkswirtschaftliche Interessen erfordern und auch der Verkehr auf den östlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen dadurch wesentlich gehoben würde“,

in Verhandlung gezogen, indem der Referent zunächst darauf hinweist, dass dem Antrage seitens des Antragstellers ein in wenigen Exemplaren aufgelegtes, ausserordentlich umfangreiches, mit Tabellen belegtes Elaborat beigegeben sei, welches sich durch grosse Gründlichkeit auszeichne und weit über den Rahmen der normalen Tätigkeit eines Mitgliedes des Staatseisenbahnrates hinausgehe. Da sich der Staatseisenbahnrat in der nächsten Session jedenfalls eingehend mit der Angelegenheit zu befassen haben werde, wäre es erwünscht, wenn dieses Elaborat, dessen Vervielfältigung für die gegenwärtige Session wegen Kürze der Zeit untunlich war, in Druck gelegt und an alle Mitglieder des Staatseisenbahnrates verteilt würde.

Des weiteren würdigt der Referent die Bedeutung des Antrages in eingehender Weise und betont insbesondere dessen österreichisch-patriotische Tendenz, weist aber anderseits auch auf die Schwierigkeiten hin, die sich der Realisierung des Antrages entgegenstellen, indem bei Einlegung neuer Züge eine tägliche Mehrleistung von 1100 Zugskilometer mit einem Kostenaufwande von jährlich circa 1·2 Millionen Kronen erfordert würde. Der Referent erwähnt noch, dass man schon heute von Rumänien nach den böhmischen Bädern über die österreichischen Linien kürzer fahre als über Deutschland, und dass auf der ersteren auch direkte Wagen von Podwołoczyska bis Karlsbad verkehren, und schliesst seine streng sachlich gehaltenen Ausführungen, indem er namens des Ausschusses folgende Resolution zur Annahme empfiehlt:

„Der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy mit seiner eingehenden und umfassenden Begründung wird im Hinblicke auf seine grosse Bedeutung dem Eisenbahnministerium zum wohlwollenden Studium übergeben mit dem Ersuchen, dem Staatseisenbahnrate in seiner nächsten Session hierüber Mitteilung zu machen“.

Mitglied Gottlieb Bondy erwähnt zunächst, dass die Angelegenheit den Staatseisenbahnrat schon wiederholt in Form von Initiativanträgen verschiedener Mitglieder beschäftigt habe, und begründet seinen Antrag in ausführlicher Weise, wobei er insbesondere auf die ungünstigen, durch lange Stillager unterbrochenen Zugsverbindungen von Prag über Böhm.-Trübau und Olmütz nach Prerau zum Anschlusse an die von Wien nach Galizien und Russland verkehrenden Schnellzüge und vice versa hinweist und erklärt, dass die Durchführung seines Antrages durchaus nicht die Führung neuer Schnellzüge auf langen Strecken, sondern lediglich auf der 110 km langen Strecke Böhm.-Trübau—Olmütz—Prerau bedinge, während es sich in der Strecke Prag—Böhm.-Trübau lediglich um eine entsprechende Verlegung bestehender Schnellzüge handeln würde. Im weiteren hebt der Antragsteller die grosse Bedeutung seiner Anregung sowohl für den Verkehr zwischen Böhmen und Galizien als insbesondere für den Reiseverkehr von Russland und Rumänien nach den böhmischen Bädern, sowie für die Belebung der Handelsbeziehungen zwischen Oesterreich und Russland hervor und empfiehlt den Referentenantrag zur Annahme.

Seitens des Eisenbahnministeriums weist Ministerialrat Karl Pascher darauf hin, dass zwischen Böhmen und Galizien in der Relation Karlsbad, bezw. Prag—Podwołoczyska eine direkte Zugsverbindung über Böhm.-Trübau—Olmütz—Prerau bereits bestehe, und dass in dieser Relation in beiden Richtungen direkte Wagen geführt werden. Eine weitere Ausgestaltung dieses Verkehres in der vom Antragsteller in Aussicht genommenen Weise stosse auf grosse Schwierigkeiten in fahrplantechnischer und finanzieller Richtung, da durch eine Verlegung bestehender Schnellzüge in einzelnen Teilstrecken das ganze heutige Fahrplannetz zerrissen würde, und es daher notwendig wäre, auf längeren Strecken neue Schnellzüge zu führen; doch werde das Bestreben des Eisenbahnministeriums in der nächsten Zeit darauf gerichtet sein, eine zweite direkte Zugsverbindung in der angegebenen Relation zu schaffen.

Mitglied Wilhelm Briess begrüsst die vom Mitgliede Gottlieb Bondy gegebene Anregung vom Standpunkte der Interessenten in Mähren und Schlesien, empfiehlt den Referentenantrag zur Annahme und stellt im Hinblicke darauf, dass die Angelegenheit jedenfalls erst eines eingehenden Studiums durch das Eisenbahnministerium bedürfe, den Antrag auf Schluss der Debatte.

Nach Annahme dieses Antrages weist das bereits früher zum Worte gemeldete Mitglied Johann Kaftan auf die Schwierigkeiten hin, grosse Privatbahngesellschaften zu mit Kosten verbundenen Aenderungen der bestehenden Fahrordnungen zu veranlassen, und empfiehlt als das einzige Mittel, um derartige Fragen rasch lösen zu können, die Verstaatlichung jener Hauptbahnen, deren Besitz für den Staat zur Ausgestaltung und Regelung des Verkehres nach grossen Gesichtspunkten notwendig sei. Redner bittet daher die Regierung, die im Abgeordnetenhause anhängige Verstaatlichungsaktion möglichst bald zum Abschlusse zu bringen, gibt der Ansicht Ausdruck, dass die Herstellung der vom Mitgliede Gottlieb Bondy angeregten Schnellzugsverbindungen auch für die priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und die in Betracht kommenden Anschlussbahnen vorteilhaft sein würde, und empfiehlt gleichfalls den Referentenantrag zur Annahme.

Nach einem kurzen Schlussworte des Referenten, in welchem derselbe noch einer im Ausschusse gegebenen Anregung des Mitgliedes Dr. Arthur Nimhin erwähnt, ob die gewünschte Zugsverbindung nicht durch eine Péagierung der in Betracht kommenden Strecke der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft durch die k. k. österreichischen Staatsbahnen herzustellen wäre, und der Ueberzeugung Ausdruck gibt, dass das Eisenbahnministerium, dessen energischen Bestrebungen die bisher erzielten Verbesserungen der Zugsverbindungen auf der fraglichen Reiseroute zu danken seien, die weitere Ausgestaltung dieses Verkehres auch fernerhin im Auge behalten und die dem Antrage des Mitgliedes Gottlieb Bondy zugrunde liegenden Bestrebungen nach Kräften fördern werde, gelangt die vom Referenten empfohlene Resolution zur Annahme.

Die nun folgenden Anträge des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt XVa und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der Direktion der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft dahin zu wirken, dass auf der Linie Olmütz—Böhm.-Trübau zum Anschlusse an den von Wien um 7 Uhr 50 Minuten früh abgehenden Schnellzug ein neuer Zug zur Einführung gelange, der in Böhm.-Trübau den Anschluss an den Personenzug nach Prag und an den Schnellzug Brünn—Wien finden würde“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf der Linie Kriegsdorf—Römerstadt eine Verbindung zum Anschlusse an den Schnellzug Nr. 1502 Troppau—Olmütz herzustellen oder, falls dies untunlich wäre, einen Motorwagen einzuführen“,

werden, den Vorschlägen des Referenten gemäss, ohne Debatte angenommen.

Auch der Antrag der Mitglieder Wilhelm Briess und Dr. Stefan Licht (Punkt XVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin zu wirken, dass der um 7 Uhr 50 Minuten früh von Wien abgehende Schnellzug Nr. 5 in der Station Zauchtel im Bedarfsfalle anhält, um die Verbindung mit Bautsch und Neutitschein herzustellen, oder falls dies unter Hinweis darauf, dass dann andere Stationen mit Anschlusslinien dasselbe Begehren stellen würden, abgelehnt werden sollte, die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verhalten, im unmittelbaren Anschlusse an obigen Schnellzug von Lundenburg oder von Prerau einen Nachtrain einzuführen, der alle Verbindungen herstellt“,

und der gleiche Tendenz verfolgende Antrag der Mitglieder Dr. Karl Freiherr v. Offermann und Rudolf Rohrer (Punkt XXVIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit allem Nachdrucke auf die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin einzuwirken, dass der um 8 Uhr früh von Wien abgehende Schnellzug Nr. 5 einen Anschluss in der Station Prerau erhalte, mit welchem die um die Mittagsstunde von den Stationen Mährisch-Weisskirchen, Zauchtel und Stauding abgehenden Lokalbahnzüge erreicht werden“,

gelangen nach kurzer Debatte, in welcher die Mitglieder Dr. Karl Freiherr v. Offermann und Anton Karl Lemach für die Führung eines Nachtrains zum Schnellzuge Nr. 5 von Prerau bis Stauding eintreten und auch Mitglied Wilhelm Briess sich diesem Antrage anschliesst, nach dem Vorschlage des Referenten zur Annahme.

Der Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XVIIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Zug Nr. 13 der Strecke Wien—Linz derart zu führen, dass derselbe um 3 Uhr 30 Minuten (das ist um 19 Minuten früher) in Linz ankomme, wodurch der Anschluss an den Zug Nr. 455 der Strecke Urfahr—Aigen-Schlägl (Mühlkreisbahn) hergestellt würde",

erscheint laut Mitteilung des Referenten gegenstandslos, da der gewünschte Anschluss durch Späterlegung des Zuges Nr. 455 der Mühlkreisbahn hergestellt werden wird.

Bezüglich des weiteren Antrages des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XVII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Abfahrt des Zuges Nr. 917 von Amstetten nach Klein-Reifling so zu regeln, dass der Anschluss vom Zuge Nr. 6 von Linz hergestellt werde",

entfällt die Abstimmung, nachdem laut Mitteilung des Referenten seitens des Vertreters des Eisenbahnministeriums im Ausschusse die Herstellung des gewünschten Anschlusses zugesagt wurde.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XVII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Zug Nr. 2612 der Strecke Kammer—Vöcklabruck in der Weise zu verlegen, dass der zweistündige Aufenthalt in Vöcklabruck für Passagiere, welche in der Richtung Linz—Wien weiterreisen, abgekürzt werde",

wurde laut Mitteilung des Referenten vom Antragsteller zurückgezogen, da die Angelegenheit bereits im Sommer 1904 in günstigem Sinne erledigt werden wird.

Ebenso wurden die Anträge des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt XVIII a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten:

a) Die Einstellung eines Lokalzuges von Sucha nach Skawina zum Anschlusse an den von Oświęcim nach Krakau verkehrenden Personenzug Nr. 1033 (Ankunft Krakau 8 Uhr 10 Minuten früh) zu veranlassen, wobei die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ihren Zug Nr. 2321 von Wadowice derart früher abzulassen hätte, dass derselbe in Kalwarya an den zu erstellenden Lokalzug von Sucha nach Skawina anschliesst,

b) in der Gegenrichtung von dem um 1 Uhr 15 Minuten nachmittags von Krakau nach Oświęcim abgehenden Personenzuge Nr. 1034 von Skawina nach Sucha einen Lokalzug zu erstellen, welcher in Kalwarya an den Zug Nr. 2220 der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Anschluss findet",

— wie der Referent mitteilt — zurückgezogen, nachdem die tunlichste Berücksichtigung der Wünsche für den Sommerdienst 1904 zugesagt wurde.

Der Antrag des Mitgliedes Hermann Gessele (Punkt XIX a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst gebeten, die Aufrechthaltung des Schnellzuges Nr. 6 auf der ganzen Strecke Salzburg—Linz—Wien analog der Sommerfahrordnung 1903 auch für den Winterfahrplan 1903/04 anordnen zu wollen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten angenommen.

Hingegen wird der weitere Antrag des Mitgliedes Hermann Gessele (Punkt XIX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Schnellzug Nr. 3, der um 7 Uhr 40 Minuten früh von Wien im Sommer bis Salzburg als Schnellzug verkehrt, in der Winterfahrordnung aber nur bis Wels als Schnellzug und von da als Personenzug geführt wird, in der Winterfahrordnung als Schnellzug von Wien bis Salzburg (Abfahrt ab Wien 7 Uhr 40 Minuten früh) zu belassen und den Zug als Personenzug bis Wörgl weiter zu führen",

konform dem Vorschlage des Referenten abgelehnt.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Hermann Gessele (Punkt XIX c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, den Personenzug Nr. 43 von Salzburg nach Golling, der nach dem Sommerfahrplane um 1 Uhr 15 Minuten nachmittags abgeht, auch im Winterfahrplane so zu belassen",

wurde laut Mitteilung des Referenten vom Antragsteller zurückgezogen.

Der Antrag der Mitglieder Josef Gregor und Nikolaus Baron Mustatza (Punkt XX a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, den direkten Tagesschnellzug Nr. 5 Wien—Lemberg nach Itzkany zu verlängern und umgekehrt den Schnellzug Nr. 6 von Itzkany aus zu führen",

wird über Vorschlag des Referenten abgelehnt.

Der weitere Antrag derselben Mitglieder (Punkt XX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die Transitzüge in der Strecke Itzkany—Burdujeni und retour durch Beigabe von Personenwagen dem Personenverkehre zugänglich zu machen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben.

Der letzte Antrag der Mitglieder Josef Gregor und Nikolaus Baron Mustatza (Punkt XX c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, auf den Lokalbahnen in der Bukowina, und zwar zunächst auf den Linien Hliboka—Sereth und Hadikfalva—Radautz der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen ehestens Motorwagen zum Zwecke einer raschen Vermittlung des Personenverkehres zum Anschlusse an die Hauptbahnzüge einzuführen",

gelangt, dem Vorschlage des Referenten gemäss, zur Annahme.

Von den Anträgen des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt XXI a—d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf der Staatsbahnlinie Dux—Pilsen:

a) von Saaz aus einen Anschluss in Pladen an den Zug Nr. 4157 (ab Pladen 6 Uhr 50 Minuten) gegen Petschau und an den Frühzug Nr. 4152 (ab Pladen 7 Uhr 5 Minuten) gegen Jechnitz durch einen zeitig früh von Saaz abgehenden Personenzug herzustellen und denselben bis nach Pilsen verkehren zu lassen, und zugleich den im Verkehre stehenden Zug Nr. 1152 (ab Plass 6 Uhr 15 Minuten) als nicht entsprechend aufzulassen, beziehungsweise zu ersetzen;

b) den Zug Nr. 1151 von Pilsen nicht bloss bis Plass, sondern bis Pladen als dem rationelleren Verkehrsendpunkte fahren zu lassen;

c) auf der verkehrsreichen Hauptlinie Dux—Pilsen Schnellzüge einzuführen;

d) auf der Linie Saaz—Postelberg—Laun einen Anschluss in Postelberg vom Zuge Nr. 1111 um 8 Uhr 25 Minuten nach Laun und einen Anschluss von Laun nach Postelberg an den um 1 Uhr 56 Minuten nach Saaz abgehenden Zug Nr. 1116, sowie an den um 1 Uhr 56 Minuten nach Saaz abgehenden Zug Nr. 1116, sowie an den um 2 Uhr 13 Minuten nach Brüx und Dux abgehenden Zug Nr. 1115 herzustellen",

wurde laut Mitteilung des Referenten der sub c) angeführte Antrag zurückgezogen, wogegen die beiden ersten Anträge, dem Vorschlage des Referenten gemäss, dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen werden und der letzte Antrag gleichfalls nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben wird.

Von den weiteren Anträgen des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt XXI e—g der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zu veranlassen:

a) dass diese ihren Personenzug Nr. 22 der Winterfahrordnung, wie den korrespondierenden Personenzug Nr. 26 als Schnellzug, ab Eger 1 Uhr, verkehren lassen möge, um in Komotau den Anschluss an den um 3 Uhr 37 Minuten abgehenden Zug Nr. 18 der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und an den um 4 Uhr 25 Minuten abgehenden Zug Nr. 1068 der Dux-Bodenbacher Bahn herzustellen;

b) dass dieselbe die Abfahrt ihres um 8 Uhr 44 Minuten von Lužna-Lischan nach Rakonitz verkehrenden Personenzuges Nr. 531 auf 9 Uhr 57 Minuten verlege;

c) dass dieselbe auf der Strecke Kolleschowitz—Krupa einen Zug erstelle, der etwa um 7 Uhr abends von Kolleschowitz abgehen und in Krupa den Anschluss an den nach Saaz—Komotau gehenden Personenzug Nr. 15 und an den nach Prag verkehrenden Zug Nr. 2 herstellen würde",

wird konform den Vorschlägen des Referenten der Antrag sub a) dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen und der Antrag sub b) dem Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Erwägung übergeben, während hinsichtlich des sub c) angeführten Antrages das Eisenbahnministerium aufgefordert wird, der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die unbedingte Erstellung des gewünschten Zuges aufzutragen.

Von den Anträgen des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt XXII a—e der Tagesordnung):

a) „Das k. k. Eisenbahnministerium wird abermals ersucht, die Einführung eines neuen Schnellzugspaares zwischen Pilsen und Gmünd im Anschlusse an die Schnellzüge Nr. 204/104 und 5/205 der Linie Wien—Gmünd—Prag in Erwägung zu ziehen";

b) „Das k. k. Eisenbahnministerium wird abermals ersucht, zu veranlassen, dass die Personenzüge Nr. 320 und 319 auf der Strecke Prag—Pilsen in Schnellzüge umgewandelt werden und ein neues Personenzugspaar von Prag um 11 Uhr nachts gegen Pilsen und von Pilsen um circa 8 Uhr vormittags gegen Prag erstellt werde";

c) „Das k. k. Eisenbahnministerium wird abermals ersucht, zu veranlassen, dass der Personenzug Nr. 326 auf der Strecke Pilsen—Prag spätestens um 5 Uhr 50 Minuten in Prag (K.F.J.B.) eintreffe und die fahrordnungsmässige Fahrzeit regelmässig einhalte";

d) „Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Einführung eines neuen Personenzugspaares zwischen Pilsen und Furth i. W., welches um circa 6⅓ Uhr früh von Pilsen, bezw. um circa 5 Uhr nachmittags von Furth i. W. abgehen würde, in Erwägung zu ziehen",

und

e) „Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass in der Station Nepomuk der Linie Wien—Gmünd—Eger, wo die Schnellzüge Nr. 3 und 4 zur selben Zeit eintreffen, den Reisenden das Umsteigen aus dem Schnellzuge Nr. 4 in den Schnellzug Nr. 3 ermöglicht werde",

wurden laut Mitteilung des Referenten die sub c) und e) angeführten Anträge zurückgezogen, während der Antrag sub a) seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärungen gefunden hat. Bezüglich des Antrages sub d) entfällt infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Zusage, auf der Strecke Pilsen—Furth i. W. eventuell Marktzüge einführen zu wollen, die Abstimmung. Der sub b) angeführte Antrag wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium übergeben.

Von den Anträgen des Mitgliedes Ivan Hribar (Punkt XXIII a—c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin wirken zu wollen, dass schon in der nächsten Winterfahrordnung:

a) der um 8 Uhr 15 Minuten abends von Triest abgehende Schnellzug Nr. 1 in Loitsch anhalte;

b) der um 7 Uhr abends von Wien abgehende Schnellzug Nr. 2 a, welcher in Loitsch zur Wasseraufnahme ohnedies hält, in dieser Station Passagiere aufnehme;

c) eine entsprechende nachmittägige Verbindung der Stationen Innerkrains mit der Landeshauptstadt Laibach hergestellt werde",

wurde laut Mitteilung des Referenten der erste Antrag zurückgezogen, während der sub b) angeführte Antrag durch die Zusage erledigt erscheint, dass die Passagieraufnahme beim Schnellzuge Nr. 2 a in der Station Loitsch insolange zugesagt wurde, als der genannte Zug daselbst wegen der Wasseraufnahme oder sonst aus fahrplantechnischen Gründen Aufenthalt nehmen muss. Der Antrag sub c) wird, dem Vorschlage des Referenten gemäss, dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben.

Der folgende Antrag des Mitgliedes Ivan Hribar (Punkt XXIII d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Personenzüge der Staatsbahnlinie Laibach—Stein vom 1. Oktober 1903 an von und zu der Südbahnstation in Laibach verkehren zu lassen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten angenommen.

Ein weiterer Antrag desselben Mitgliedes (Punkt XXIII e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die Kreuzung der Züge Nr. 2211 und 2212 in der Station St. Marein-Sap der Unterkrainer Bahnen vom 1. Oktober 1903 an aufgelassen und nach Grosslupp verlegt werde, wo der Aufenthalt auf mindestens 15 Minuten auszudehnen wäre",

wird in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Prüfung übergeben.

Endlich werden die letzten Anträge des Mitgliedes Ivan Hribar (Punkt XXIII f und g der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu verhalten, dass sie bereits im Winterfahrplane 1903/04 auf der Strecke Steinbrück—Agram zwei Lokalzüge einlege, welche in der Richtung nach Agram den Anschluss an den um 5 Uhr 21 Minuten früh von Laibach abgehenden Personenzug Nr. 13 und in der Richtung von Agram den Anschluss an den von Steinbrück um 10 Uhr 21 Minuten abends verkehrenden Personenzug Nr. 14 vermitteln würden",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Einstellung von Restaurationswagen bei Tagesschnellzügen der Linie Wien—Triest veranlassen zu wollen",

dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen. Hierbei erwähnt der Referent zu dem letzten Antrage insbesondere, dass sich nach den vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft selbst bereits mit dem Studium der Frage der Einstellung von Restaurationswagen bei den Tagesschnellzügen Wien—Triest beschäftigt habe, dass aber wegen des grossen Gewichtes solcher Wagen die Führung derselben über den Semmering untunlich und auch in der Strecke Mürzzuschlag—Laibach auf Schwierigkeiten gestossen sei. Der Referent gibt der Erwartung Ausdruck, dass die genannte Bahnverwaltung selbst einen Weg finden werde, um dem diesbezüglichen unleugbaren Mangel baldigst abzuhelfen.

Von den Anträgen des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XXIV a—d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht:

a) eine entsprechende Ausgestaltung des gegenwärtig den Bedürfnissen des betreffenden Attraktionsgebietes nicht entsprechenden Personenzugsverkehres auf der Strecke Protiwin—Zditz der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit grösstmöglicher Beschleunigung veranlassen zu wollen;

b) den im Sommer von Prag gegen Zditz auf der ehemaligen Böhmischen Westbahn verkehrenden Personenzug Nr. 327 im Interesse der zahlreichen Arbeiter, welche diesen Zug abends zur Heimkehr benützen, auch im Winter verkehren zu lassen oder denselben in der Wintersaison in der Strecke von Prag nach Řevnitz durch einen Motorwagen zu ersetzen;

c) die k. k. priv. Böhmische Nordbahn zu einer Verbesserung des Zugsverkehres, insbesondere zur endlichen Einführung eines zeitiger abgehenden Frühzuges von Prag nach Jungbunzlau zu verhalten;

d) die Verwaltung der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen zu veranlassen, auf der Strecke Dětenic—Taxis-Dobrovic einen regelmässigen Personenzugsverkehr einzuführen, sowie bessere Anschlüsse von Hořic an die Züge nach Königgrätz, Wostroměř und Smiřic herzustellen",

werden, den Vorschlägen des Referenten gemäss, die sub a) und d) angeführten Anträge angenommen und wird der Antrag sub c) dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen, während der Antrag sub b) laut Mitteilung des Referenten seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebene Zusage der Erfüllung des bezüglichen Wunsches gefunden hat.

Der Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XXV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, zu veranlassen, dass in der Station Luschtěnitz der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn die Schnellzüge anhalten",

sowie der Antrag der Mitglieder Dr. Karl Freiherr von Offermann und Rudolf Rohrer (Punkt XXVI b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seinen Einfluss auf die priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft dahin geltend zu machen, dass die Verbindung zwischen Brünn und Iglau durch Verkürzung des Aufenthaltes in Okřischko günstiger gestaltet werde",

werden nach den Vorschlägen des Referenten angenommen.

Anknüpfend an den letzten Antrag stellt Mitglied Dr. Karl Freiherr v. Offermann an das Eisenbahnministerium die Bitte, allgemein die Frage der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den österreichischen Lokalbahnen in ernste Erwägung zu ziehen und hält diese Bitte auch gegenüber der Erklärung des Ministerialrates Karl Pascher, dass im Hinblicke auf die technische Anlage und Ausrüstung der Lokalbahnen bei den derzeitigen Betriebsmitteln eine Erhöhung der Maximalfahrgeschwindigkeit über 30 km ausgeschlossen sei und erst bei Einführung des Motorwagenbetriebes in Aussicht genommen werden könne, aufrecht, indem er darauf hinweist, dass auf einzelnen Lokalbahnen die Maximalfahrgeschwindigkeit bereits auf 35 km erhöht worden sei, und dass bei den meisten Lokalbahnen der Oberbau eine grössere Fahrgeschwindigkeit als die tatsächlich gestattete vertragen würde. Redner erachtet die Anbringung von Absperrvorrichtungen bei Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit im Hinblicke auf die üblichen Warnungssignale nicht für notwendig und schliesst mit der wiederholten Bitte, es möge die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den Lokalbahnen bei Anwendung lediglich der gegenwärtigen Vorsichtsmassregeln studiert und das Ergebnis dieser Studien dem Staatseisenbahnrate mitgeteilt werden.

Mitglied Dr. Stefan Licht schliesst sich dieser Anregung an, indem er insbesondere auf die ausserordentlich geringe Fahrgeschwindigkeit der Züge auf der Lokalbahn Zauchtel-Bautsch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hinweist.

Die Anträge des Mitgliedes Augustin Tomasi (Punkt XXVII a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, das Notwendige zu veranlassen, damit auf der Lokalbahn Triest-Parenzo:

a) die Hin- und Rückfahrt von einer zur anderen Endstation an ein- und demselben Tage möglich sei;

b) den gegenwärtigen Personenzügen eine grössere Fahrgeschwindigkeit gegeben werde",

werden nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium übergeben.

Endlich wird noch ein geschäftsordnungsmässig unterstützter Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Doktor Wilhelm Exner:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass der an den Tagesschnellzug Wien—Tetschen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn anschliessende Zug Turnau—Reichenberg der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn als Schnellzug in Verkehr gesetzt werde",

nach Anerkennung der Dringlichkeit, den Ausführungen des Referenten gemäss, angenommen.

(Schluss folgt.)

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau).

Das Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau) in Graz vom 26. März 1902 geänderten Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 30. Juni 1903. — M.-I.-Z. 28.330. E.-M.-Z. 31.318.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Aktiengesellschaft der Friedländer Bezirksbahnen" und Genehmigung der Statuten derselben.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium dem Bezirksausschusse Friedland in Böhmen als Konzessionär der den Gegenstand der Konzessionsurkunden vom 15. Februar 1899, R.-G.-Bl. Nr. 37 und 38, und vom 8. September 1900, R.-G.-Bl. Nr. 152, bildenden Lokalbahnen von der Station Raspenau-Liebwerda der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nach Weissbach, ferner von der Station Friedland der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bis zur Reichsgrenze nächst Hermsdorf und von der obgenannten Station bis zur Reichsgrenze nächst Heinersdorf die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Aktiengesellschaft der Friedländer Bezirksbahnen" mit dem Sitze in Friedland in Böhmen erteilt und die Statuten dieser Gesellschaft unter einem genehmigt.

Wien, am 10. Juli 1903. — Z. 30.272. E.-M.-Z. 32.679.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnlinien erteilt:

1. Mit Erlass vom 22. Juni 1903 den Obmännern des Exekutiv-Komitees der Komitate Veszprém und Zala zur Ausführung der projektierten Lokalbahnen im Bereiche des Balaton-(Plattensee-) Gebietes, und zwar für eine von der Station Veszprém-Város (Vesprim-Stadt) der Lokalbahn Györ (Raab)—Veszprém-Város — Lepsény (Südbahnstation) — Dombovár ausgehende und diese in der Station Tapolcza mit den Transdanubischen (Westungarischen) Lokalbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 22. Juni 1903 dem Dr. Ladislaus Kralovanszky in Budapest und Konsorten für eine von der Station Monor der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, bis Uj-Hartyán (Komitat Pest-Pilis-Solt-Kiskun) führende normal-, eventuell schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 22. Juni 1903 dem Johann Kovordány in Körösbánya und Konsorten für:

a) eine von der Station Déva (Siebenbürgen) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, bis Alsó-Lonkoj führende;

b) eine von der projektierten Station Valisora der Linie a) abzweigende und diese in der Endstation Brád mit der Lokalbahnlinie Arad—Borosjenö—Brád verbindende

normalspurige Lokalbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 22. Juni 1903 dem Dr. Stanislaus Dall-Asta-Szonisló in Fiume im Vereine mit der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Adolf Braun & Komp. für eine von einem geeigneten Punkte der vom Fiumaner Vororte Susák, bezw. dem rechtsuferseitigen Brückenkopfe der Recinabrücke ausgehende, über den Boulevard Tersato und von dort aus

a) einerseits über die Recinabrücke zu den Seebädern von Susák,

b) anderseits bis zur Gemarkung der Gemeinde Martinsicza führende normalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

— (Erteilung einer Vorkonzession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Frau Erwin Steinbach de Hidegkut mit dem Erlasse vom 5. Juli 1903 die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von einem geeigneten Punkte der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft im Hövösvölgy (Kühlestal) des Svábhegy-(Schwabenberg-) Gebirgsstockes abzweigende, bis zum Wallfahrtsorte Maria-Remete (Komitat Pest-Pilis Solt-Kiskun) führende normalspurige Lokal-, eventuell Strassenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Kgl. ungarisches Ackerbauministerium. (Bau einer ärarischen Waldbahn in Siebenbürgen.) Der kgl. ungarische Ackerbauminister hat den Bau einer circa 34 km langen normalspurigen Waldbahn mit Lokomotivbetrieb angeordnet, um die Produkte der im Bereiche des Komitates Maros-Torda liegenden umfangreichen Görgényer ärarischen Waldungen ohne Flötzung und Umladung von der Endstation Szász-Régen aus über die Linie Székely-Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szász-Régen auf die Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Székely-Kocsárd—Brassó (Kronstadt)—Predeal lenken zu können.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Eröffnung der schmalspurigen Kleinbahn Csaba-Vésztö.) Die von der Station Csaba-közraktár der Rustikal-(Klein-)Bahn Kovácsháza — Csaba-közraktár abzweigende, im Bereiche des Komitates Békés bis zur Station Vésztö der Vereinigten Mátraer Regionalbahnen führende schmalspurige Kleinbahn Csaba-közraktár—Vésztö wurde am 1. Juli 1903 dem Betriebe übergeben.

Ausland.

Schweiz. (Eröffnung der Teilstrecke Thusis—Celerina der Rätischen Bahn.) Am 1. Juli ist die Teilstrecke Thusis-Celerina der Rätischen Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Russland. (Eröffnung der Bahnstrecke Warschau—Kalisch der Warschau-Wiener Eisenbahn.) Am 7./20. Juni ist die Bahnstrecke Warschau—Kalisch der Warschau-Wiener Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Frankreich - Algerien. (Verstaatlichung der Linien der Compagnie franco-algérienne.) Infolge des Gesetzes, betreffend den Rückkauf, bezw. die Verstaatlichung des Netzes der Compagnie franco-algérienne, gehen folgende Linien in den Staatsbetrieb über, und zwar: Arzew—Kralfalla, Kralfalla—Méchéria, Méchéria—Aïn-Sefra, Mostaganem—Thiaret, Aïn—Thigy, nebst Schiffspark der Seehafenbahn von Arzew.

Italien. (Das erste Jahr des elektrischen Betriebes der Linie Mailand—Varese—Porto Ceresio.) Einem Berichte der General-Direktion der Mittelmeerbahn über den elektrischen Betrieb der Linie Mailand—Varese—Porto Ceresio im ersten Jahre seiner Einführung ist folgendes zu entnehmen: Der regelmässige elektrische Betrieb auf der Linie Mailand—Varese (60 km lang) mit Stromzuleitung mittels einer dritten Schiene wurde am 16. Oktober 1901 mit sieben elektrischen Zügen in jeder Richtung eröffnet. Im darauffolgenden Winter wurden die mittels Dampf gefahrenen Personenzüge vollständig beseitigt und 22 Paar elektrische Züge eingeführt. Aber auch diese genügten dem Zudrange der Reisenden, besonders an Feiertagen, nicht; so z. B. mussten um Pfingsten 1902 über 20 Sonderzüge mit verstärkter Zusammensetzung in Verkehr gestellt werden. Mit dem Sommerfahrplan 1902 wurde die Anzahl der Züge auf 32 in jeder Richtung gebracht und der elektrische Betrieb auch auf der Strecke Varese—Porto Ceresio (16 km lang) eröffnet. Aber bereits damals machte sich Mangel an elektrischem Materiale fühlbar, zumal an einzelnen Festtagen Züge in der Anzahl bis zu 86 Paaren gefahren werden mussten; da die elektrischen Wagen dazu nicht ausreichten, mussten auch Züge mit Dampf abgelassen werden, deren sich aber das Publikum ungern bediente. Der erwähnte dichte Fahrplan wurde bis 3. November beibehalten, erst mit Einführung des Winterfahrplanes 1902/03 wurde die Anzahl der Züge auf 24 in jeder Richtung herabgesetzt. Trotz der ununterbrochenen Inanspruchnahme der Selbstfahrer, welche den elektrischen Motoren der Wagen kaum gestattete, genügend abzukühlen, hatte man keine Störungen oder Beschädigungen an den elektrischen Teilen der Wagen zu beklagen, ausser an den kleinen Motoren für die Pumpe der Westinghousebremse, welche für die Bremsarbeit bei nur zwei Wagen berechnet waren, aber fast immer für Züge mit grösserer Belastung (bis zu neun Wagen) arbeiten mussten und die deshalb von Zeit zu Zeit wegen der nötig gewordenen Ausbesserungen der schadhaften Isoliermasse ersetzt werden mussten. Die im Jahre 1902 in technischer Hinsicht vorgekommenen Störungen waren sehr selten und von untergeordneter Bedeutung, und dies gilt nicht nur für das Wagenmateriale, sondern auch für die Kraftanlage, für die Umformerstationen, für die Starkstromleitung und für die dritte Schiene. In bezug auf diese ist besonders der Umstand bemerkenswert, dass entgegen den ausgesprochenen Befürchtungen durch sie während des ganzen Jahres trotz des dichten Verkehres kein ernster Unglücksfall hervorgerufen wurde. Nur eine Unterbrechung des Betriebes von nicht ganz einer Stunde ist infolge eines ungewöhnlich heftigen Gewitters vorgekommen. Auch die starken Schneefälle brachten keine Störungen hervor, insbesondere nachdem auf der Vorderseite eigene Vorrichtungen zur selbsttätigen Entfernung des Schnees von der dritten Schiene angebracht sind und so die Bildung einer isolierenden Schichte, die den guten Kontakt der Bürste mit der Schiene hätte beeinträchtigen können, verhindert war. Die elektrischen Züge legten im Jahre 1902 11,000.000 Achskilometer zurück, während in den vorhergehenden Jahren mit dem Dampfbetriebe nur 4,800.000 erreicht wurden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre vom 1. Dezember 1901 bis zum 31. August 1902 betrugen trotz der bedeutenden Herabsetzung der Tarife L. 1,000.000 gegen L. 666.000 im gleichen Zeitraume der Vorjahre. Auch die beiden in Gallarate abzweigenden, noch mit Dampf betriebenen Linien nach Arona und Laveno-Luino haben eine bedeutende Verkehrssteigerung erfahren. Sonach hat sich dieser höchst wichtige Versuch eines elektrischen Betriebes in jeder Richtung zufriedenstellend entwickelt.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Längen der mit Ende 1902 elektrisch betriebenen Eisenbahnen.) Dem Berichte der „Railroad Gazette" zufolge hat das Netz der mit elektrischer Kraft betriebenen Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1902 eine Gesamt-

länge von 22.589 engl. Meilen erreicht, in welchem eine Gesamtsumme von Dollars 2.400,000.000 investiert ist. Die Bruttoeinnahmen betrugen Dollars 230,400.000, die Betriebsausgaben Dollars 150,400.000, das Reinerträgnis Dollars 80,000.000.

Verschiedene Mitteilungen.

Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Ingenieur Emanuel A. Ziffer und im Beisein des Ministerialsekretärs Dr. Hans Dobner v. Dobenau in Vertretung des landesfürstlichen Kommissärs die diesjährige 47. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 35 Aktionäre anwesend, welche 30.075 Aktien mit 1703 Stimmen vertraten. Das garantierte Reinerträgnis der österreichischen Linien stellte sich auf K 4,400.000 (wie im Vorjahre), das der rumänischen Linien auf K 3,671.915·17 (wie im Vorjahre), die Dividenden der im gesellschaftlichen Besitze befindlichen Titres der Bukowinaer Lokalbahnen ergaben K 217.740, jene der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) K 181.849, der Zinsensaldo betrug K 96.378·47 (im Jahre 1901 K 101.850·50) und die diversen Erträgnisse stellten sich auf K 26.709·54 (K 920). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 per K 167.000·51 (K 146.324·40) resultierte eine Gesamteinnahme von K 8,761.592·69 gegen eine solche von K 8,717.132·07 im Jahre 1901. Der Prioritätendienst erforderte K 4,560.936. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss sie aus dem Gewinne für das Jahr 1902 eine Gesamtdividende von K 27·5 = 6·875 Prozent (gegen eine 6·75proz. = K 27 im Vorjahre), bezw. eine Superdividende von K 7·50 (K 7) zur Verteilung zu bringen, K 50.946·14 (gegen K 50.825·05) dem Verwaltungsrate als statutenmässige Tantieme zuzuweisen und K 122.477·10 (K 167.000·51) auf neue Rechnung vorzutragen, sowie den Verwaltungsrat zu ermächtigen, den November-Coupon der Aktien mit K 10 einzulösen. Die bisherigen Mitglieder, bezw. Ersatzmänner des Revisionsausschusses, sowie die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates S. Ritter v. Hahn, Anton Ritter v. Jaxa-Chamiec und Graf Thomas Stadnicki wurden wiedergewählt. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Ingenieur Emanuel A. Ziffer und der bisherige Vizepräsident S. Fürst Radziwill wiedergewählt. [E.-M.-Z. 20.977.]

Eisenbahn Barcs-Pakracz. (Generalversammlung.) Dem Rechenschaftsberichte für das Jahr 1902 zufolge hat das Brutto-Erträgnis K 746.194·09 betragen; die Betriebsausgaben beliefen sich auf K 520.856·81, so dass ein Betriebsüberschuss von K 225.337·28 (gegen K 216.368·95 im Jahre 1901) resultiert. Der Spezialfonds der Gesellschaft beläuft sich gegenwärtig auf K 845.959. Der vertragsmässig geleistete Beitrag der den Betrieb führenden Südbahn-Gesellschaft beziffert sich auf K 374.662·72 und dient zur Ergänzung des Betriebsüberschusses auf K 600.000, von welcher Summe K 578.460 zur Einlösung des Prioritätsaktien-Coupons verwendet und K 21.540 dem Spezialfondserträgniskonto zugeführt werden. Die Generalversammlung nahm den Bericht der Direktion genehmigend zur Kenntnis.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Hofrat und Staatsbahn-Direktor in Olmütz Rudolf v. Amberg von den Funktionen des landesfürstlichen Kommissärs bei den Aktiengesellschaften der „k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn", der „Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau)" und der „k. k. priv. Friauler Eisenbahngesellschaft" enthoben.

Gleichzeitig wurden zu landesfürstlichen Kommissären ernannt:

Der Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Doktor Isidor Mauthner bei der Aktiengesellschaft der „k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn";

der Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Doktor Adolf Ritter v. Strigl bei der Aktiengesellschaft der „Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau)";

der Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium Tullius Krauss bei der Aktiengesellschaft der „k. k. priv. Friauler Eisenbahngesellschaft".

Der Eisenbahnminister hat die Baukommissäre der österr. Staatsbahnen Max Fischl, Zdislaus Gubrynowicz und Robert Hartinger zu Ingenieuren im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat die Bahnkommissäre der österr. Staatsbahnen Dr. August Pawluszkiewicz und Dr. Stefan Bachnicki, sowie die Bahnkonzipisten der österr. Staatsbahnen Dr. Max Ruef und Dr. Otto de Martin, endlich den Konzipienten der niederösterreichischen Finanzprokuratur Dr. Max Ritter v. Obentraut zu Ministerialkonzipisten im Eisenbahnministerium ernannt.

Literatur.

Elektrische Bahnen. Zeitschrift für das gesamte elektrische Beförderungswesen. Herausgeber Wilhelm Kübler, Professor an der kgl. technischen Hochschule zu Dresden. Verlag R. Oldenbourg, München, Berlin. Jahrgang I, Heft 1 (Juni 1903). Die Zeitschrift erscheint im Jahre 1903 in vier Heften, vom Jahre 1904 ab monatlich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung direkter Fahrkarten.

Mit 1. August 1903 gelangen direkte Personenzugskarten II. und III. Klasse zwischen St. Joachimsthal einerseits und Wickwitz anderseits, ferner Personenzugskarten III. Klasse zwischen Pilsen, Elbogen, Neudeck, Alt-Rohlau und Neuhammer einerseits und Wickwitz anderseits zur Einführung.

Wien, am 17. Juli 1903. [734]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. August 1903 gelangen direkte Fahrpreise III. Klasse für einfache Fahrt in Personenzügen, sowie direkte Gepäckstaxen im Verkehre zwischen Fiume und Laibach einerseits und Basel anderseits über Franzensfeste—Innsbruck—Buchs—Zürich zur Einführung.

Wien, am 17. Juli 1903. [735]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 1. August 1903 gelangen zwischen Graz und Aussee, Ischl, Ebensee, Gmunden und Lend-Gastein direkte Schnellzugsfahrpreise zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabestationen zum Aushange kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 17. Juli 1903. [736]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. August 1903 gelangen direkte Fahrpreise I., II. und III. Klasse für Personenzüge, sowie direkte Gepäckstaxen für den Verkehr München Z.-B. und Lindau einerseits und Samaden und Celerina anderseits zur Einführung.

Näheres ist aus dem bei den Fahrkartenschaltern ausgehängten Fahrpreisverzeichnisse zu entnehmen.

Wien, am 17. Juli 1903. [737]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung neuer Kartierungssätze.

Am 1. August 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, am 1. September 1903, gelangen an Stelle der mit gleichem Tage ausser Wirksamkeit tretenden Kartierungssätze für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der k. k. Staatsbahnen, Linie Graz—Fehring, einerseits und den Stationen der Lokalbahnen Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg und Gleisdorf-Weiz anderseits, ausgegeben im Oktober 1899, neue Kartierungssätze zur Einführung.

Diese Kartierungssätze sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 30 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 18. Juli 1903. [738]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Tarif-Teiles I, Abteilung B.

Mit 1. Juli 1903 ist ein neuer Teil I, Abteilung B, für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft getreten.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld, als auch bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von Mark 0·35, resp. 41 Heller erhältlich.

Wien, am 17. Juli 1903. [739]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hilfsroutenverkehr anlässlich Verkehrsunterbrechung zwischen Hennersdorf und Ziegenhals.

Infolge der in der Strecke Ziegenhals—Hennersdorf eingetretenen Verkehrsstörung werden bis zur Behebung des Verkehrshindernisses die nach dem Bekanntwerden der Verkehrsstörung aufgegebenen Frachtgüter im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Hennersdorf loko und transit bis Ziegenhals loko und transit (ausschliesslich der Station Zuckmantel, einschliesslich der Strecke Nieder-Lindewiese—Friedeberg) einerseits und Stationen der Strecke Hennersdorf bis Jägerndorf loko und transit anderseits über die Hilfsroute via Sternberg—Olmütz—Domstadtl geleitet.

Die Frachtberechnung findet wie folgt statt:

1. Für die bis zum 19. Juli inkl. aufgegebenen und über die Hilfsroute abgefertigten Sendungen werden die auf dem unterbrochenen Wege sich ergebenden Frachtsätze ohne jeglichen Zuschlag auch auf dem Hilfswege gewährleistet. Die Rückvergütung der Differenz zwischen der hiernach entfallenden und der tatsächlich zur Einhebung gelangten Frachtgebühr erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen acht Wochen nach Beendigung des Transportes an die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz zu bewerkstelligen ist.

2. Für die vom 20. Juli an aufgegebenen und über die Hilfsroute geleiteten Sendungen werden bis auf Widerruf ebenfalls die auf dem unterbrochenen Wege sich ergebenden Frachtsätze gewährleistet, jedoch mit der Einschränkung, dass der Hilfsroute in minimo der Einheitssatz von 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km gewahrt bleibt.

Die Lieferfrist wird über den Hilfsweg ermittelt.

Wien, am 22. Juli 1903. [740]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

18. Juli. Mit dem Zuge Nr. 12 wurde der Gesamtverkehr in der Strecke Niklasdorf—Ziegenhals und mit dem Zuge Nr. 1755 in der Strecke Erbersdorf—Würbenthal wieder aufgenommen.

19. Juli. Mit dem Zuge Nr. 1812 wurde der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr mit Umsteigen, bezw. Uebertragen des Gepäckes und Eilgutes in der Strecke Ziegenhals—Hennersdorf aufgenommen; zur Beförderung wird nur ermässigtes Eilgut im Höchstgewichte von 25 kg, sowie Gepäck im Höchstgewichte von 50 kg pro Kollo zugelassen.

19. Juli. In der Teilstrecke Siersza wodna—Spytkowice der Linie Trzebinia—Skawce wurde mit Zug Nr. 6052 der Gesamtverkehr aufgenommen.

20. Juli. Mit Zug Nr. 813 wurde in der Teilstrecke Setzdorf—Friedeberg der Gesamtverkehr wieder aufgenommen; in der Strecke Niklasdorf—Zuckmantel und in der Teilstrecke Friedeberg—Haugsdorf bleibt der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

21. Juli. In der Teilstrecke Lunz—Göstling wurde der Gesamtverkehr eingestellt.

22. Juli. Mit Zug Nr. 3129 wurde der Gesamtverkehr in der Teilstrecke Lunz—Göstling wieder aufgenommen.

Ausland.

Gruppentarif I, Ostdeutscher Gütertarif (I/II), Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif (I/III). (Einbeziehung der Station Prechlau.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Prechlau des Direktionsbezirkes Danzig als Versandstation in die in den obenbezeichneten Tarifen bestehenden Ausnahmetarife 4 b für Mergel zum Düngen einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II). (Einführung eines neuen See-Ausnahmetarifes.) Für den Versand von zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmten Hölzern von oberschlesischen Stationen nach den Seehafenstationen Danzig, Königsberg i. Pr, Memel, Neufahrwasser, Rügenwalde und Stolpmünde zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern ist ein besonders ermässigter See-Ausnahmetarif eingeführt worden.

Derselbe hat Gültigkeit vom 1. Juli 1903 bis auf weiteres.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungs- und Auskunftsstellen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1903 wurden die Stationen der Neubaustrecke Falkenburg—Polzin, sowie die Station Wüstenfelde des Direktionsbezirkes Stettin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. (Einführung eines Seehafen-Ausnahmetarifes V.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 gelangte im Versande von bestimmten oberschlesischen Stationen nach den Seehafenstationen Stettin und Swinemünde ein Seehafen-Ausnahmetarif V für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie im Spezialtarife III unter Ziffer 6 der Position Holz genannt, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern zur Einführung. Die Fracht wird zu den um 40 Prozent ermässigten Frachtsätzen des Rohstofftarifes berechnet.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Bau-Ausschreibung.

Auf der Teilstrecke **Birnbaum — Assling — Wocheiner Feistritz** der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest ist die Ausführung des Unterbaues, der Beschotterung und Oberbaulegung, des Hochbaues, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen, sowie die Lieferung der Grenzsteine im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Vergütung von Einheits- und Pauschalpreisen, welche der Anbotsteller selbst in die Preisverzeichnisse einzusetzen hat.

Die vorbezeichnete Teilstrecke ist in fünf Baulose eingeteilt, und zwar:

Baulos 1, von Birnbaum bis Sava zwischen km 41·900 und km 43·954 der Karawankenbahn und zwischen km 0·000 und km 0·672 der Wocheiner Bahn, circa 2·734 km lang;

Baulos 2, von Sava bis zur Rothweinklamm zwischen km 0·672 und km 6·080, circa 5·423 km lang;

Baulos 3, von der Rothweinklamm bis Saka zwischen km 6·080 und km 11·485, circa 5·403 km lang;

Baulos 4, von Saka bis Stiege zwischen km 11·485 und km 19·795, circa 8·306 km lang;

Baulos 5, von Stiege bis Wocheiner Feistritz zwischen km 19·795 und km 27·200, circa 7·360 km lang.

Die Vollendungsfristen sind derart festgesetzt, dass mit der Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken ab 1. Oktober 1904 und mit der Montierung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen ab 1. Juni 1905 unbehindert begonnen werden kann, dass ferner vom 15. August 1905 an durchlaufende Materialzüge verkehren und sämtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden können, und dass vom 1. Oktober 1905 an die Betriebseröffnung anstandslos erfolgen kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten, als Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Angebotsformular, Preisverzeichnis, Bedingnisse und die sonstigen Beilagen des Angebotes sind bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Assling einzusehen.

Diese Drucksorten und die Typenpläne für Hochbauten können bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahnbehörden käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift „Angebot in betreff des Baues der Teilstrecke Birnbaum—Assling—Wocheiner Feistritz der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest“ bis **spätestens 20. August 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, zu überreichen. Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 6. September 1903 im Worte zu bleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der in dem Verzeichnisse der herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen (Beilage F des Angebotes) von dem Anbotsteller selbst ermittelten Bausumme.

Dasselbe ist vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptkassa der österr. Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstrasse 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis spätestens 20. August 1903, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen die vom Anbotsteller ordnungsmässig ausgefüllten und unterzeichneten Preisverzeichnisse (Beilage E), sowie die Verzeichnisse der Arbeitsmengen für die Hochbauten (Beilage O) nicht beigeschlossen sind, ferner solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Aenderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im Juli 1903.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1714	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 c) und Façonstücke aus Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B	Saybusch-Żywiec Mähr.-Ostrau	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an die Betriebsleitung der städtischen Gas- und Wasserwerke in Troppau adressiert sein, und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen seitens des Vorstandes der Station Troppau bestätigt werden, dass die Transporte mittels Schleppbahn abgeführt wurden. Weiters muss auf den genannten Frachtdokumenten von der Stadtgemeinde Troppau bestätigt werden, dass die Sendungen zur Erweiterung der genannten Werke verwendet wurden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	76 Heller 27 Heller	54 Heller 19 Heller	22 Heller 8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die Reklamantin als Empfänger lautende Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1904 vorzulegen sind. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
1715	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Ermässigte Eilgüter	Mähr.-Neustadt	Odrau	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	173 Heller		Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1716	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Schirmgestelle	Teplitz A.T.E.	Wien II (K.F.J.B.), K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. / Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	409 Heller 420 Heller	206 Heller 285 Heller	203 Heller 135 Heller	Im Kartierungswege		
1717	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Gerste	Přelauč St.E.G. Choltitz St.E.G.	Chrudim (Stadt) (Lokalbahn Chrudim-Holitz)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 28 22		Im Kartierungswege		
1718	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Candiszucker der Position C—2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Nusle-Vršovic (k.k.St.B.)	Innsbruck (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels in Mengen von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Abladen der Sendungen obliegt den Empfängern	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	544	b) 307 a) 361	237 183	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1719	Südbahn-Gesellschaft		Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. 0—6, lit. b), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Steinbrück	Stationen der Strecke Innsbruck inkl. bis Kundl inkl.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des bezeichneten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 27. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Südbahn	Spezialtarif I	Klasse C		Im Kartierungswege		
1720	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	sämtlichen auf Seite 9, bezw. 15 des in Rubrik 8 angeführten Tarifes enthaltenen Aufgabestationen der A.T.E. und k. k. österr. St.B.	den Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Kronen für 10.000 kg		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
					Grünthal					89				
					Tannwald-Schumburg					70				
					Tiefenbach-Dessendorf					75				
					Unter-Polaun					77				
1721	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zum Baue eines städtischen Elektrizitätswerkes in Graslitz bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in den Stationen Graslitz oberer Bahnhof oder Graslitz unterer Bahnhof zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn oder dafür zahlend die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1722	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter aller Art (ausgenommen sperrige Güter)	Reichenberg (A.T.E.B. und S.N.D.V.B.)	Pontebba trs. / Peri trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, jene ad b) gelten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen und auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pontebba trs.: a) 7·33 Franken b) 6·84 " / Peri trs.: a) 7·90 Franken b) 6·88 "		Kartierung		
1723	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	sämtlichen Tarif-Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	Marktl	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil IV, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		*) Die Gesamt-Frachtsätze werden durch Addition mit den auf Seite 496, bezw. 500 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes enthaltenen Teilfrachtsätzen der Schnitt-Tafel II, bezw. der Uebestellungsgebühr gebildet

Schnitt-Tafel I.*)

Abschnitt					
I	II	III	IV	V	VI
Teilfrachtsätze in Pfennig für 100 kg					
38	38	36	33	30	36

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1724	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen		Eil- und Frachtgüter aller Art	Traiskirchen E. W. A. trs.	Guntramsdorf		bis Ende Dezember 1903		Die Gebührenansätze der Tabelle Seite 9 des Lokalgütertarifes für	10 km				Bei Berechnung der Gebühren nach diesen kilometrischen Entfernungen entfällt die Zuschlagsgebühr von 6 Heller, bezw. 6 Kronen für die Strecke Traiskirchen—Tribuswinkel
					Wr. Neudorf					15 „				
					Vösendorf					19 „				
					Inzersdorf					22 „				
1725			Kohle	Maxing	Guntramsdorf Station					15	Heller pro 100 kg	Bei Umkartierung ab Maxing		Ausser diesen Frachtsätzen kommt noch eine Verschubgebühr von 0·08 Heller pro 100 kg in die Ziegelwerke zur Berechnung
					Inzersdorf Station					7				
					Leesdorf					18				
					Traiskirchen					15				
					Tribuswinkel					18				
					Wr. Neudorf Station					13				
					Ziegelwerk Krottenbach					13				
					Ziegelwerk Union					12				
					Ziegelwerk Vösendorf					13				
1726			Frachtgüter aller Art	Traiskirchen E. W. A. trs.	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof oder Tribuswinkel	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen				6 Heller für 100 kg, mindestens K 6·— für jeden Wagen				Hierdurch wird die Verlautbarung in Nr. 140 des V.-Bl. f. E. u. Sch., fortl. Nr. 2894, gegenstandslos
1727			Stückgüter der Klassen I und II			In beliebigen Mengen unter 5000 kg				14 Heller für 100 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1728	**Bozen-Meraner Bahn**		Eisenbandarmierte Bleikabeln, auf Trommeln verpackt	**Bozen-Gries**	**Stationen der Bozen-Meraner Bahn**	**Minimalquantum jährlich 600 Tonnen:** Aufgabe in beliebigen Quantitäten	**bis 31. Dezember 1903**	**Lokaltarif**	**Verschieden**	**30 Prozent Nachlass**	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1904**	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
75	Nr. 80 vom 16. Juli 1903	1689	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Beteiligte Verwaltungen	**Zuckerrüben**	**diversen Stationen**	**Göding loko**	In dem zweiten Satze der Rubrik 14 (Besondere Bemerkungen) sind die Worte „für Zuckerrüben" zu streichen, so zwar, dass dieser Satz zu lauten hat: **„Die ermässigten Frachtsätze nach Göding loko und Holics loko etc."**	
					Rübenschnitze und Saturationsschlamm	**Göding**	**diversen Stationen**		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 84. **Wien, 25. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Juli 1903, womit für den Monat August 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat August 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

PROTOKOLL

über die **am 5. Juni 1903** abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrates.**

(Schluss.)

(In dienstlicher Verhinderung Seiner Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers übernimmt Sektionschef Dr. Franz Liharzik den Vorsitz.)

Nunmehr gelangt Mitglied Moriz Dattner als Referent des Ausschusses für **kommerzielle und Tarifangelegenheiten** in Fragen des **Personenverkehres** zum Worte, und wird zunächst nach seinem Vorschlage der III. Teil a der „Mitteilungen" (Punkt XXVIII der Tagesordnung), nämlich

Punkt 61, betreffend Erstellung der Personentarife bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen bis auf eine Entfernung von 10 bis 30 km zwischen zwei Stationen in Zonen von 5 km,

Punkt 62, betreffend Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, und

Punkt 63, betreffend Einführung von Jahres-Eisenbahnfahrscheinheften (oder kombinierbaren Jahres-Eisenbahnfahrkarten) bei allen österreichischen Hauptbahnen, ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Von den den Personenverkehr betreffenden neuen Anträgen wird zunächst der Antrag der Mitglieder Josef Gregor und Nikolaus Baron Mustatza (Punkt XXIX a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die Preise der direkten Fahrkarten von in der Bukowina gelegenen Stationen nach Wien weitestgehend zu ermässigen",

dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur tunlichsten Berücksichtigung empfohlen.

Dagegen wird der folgende Antrag der Mitglieder Josef Gregor und Nikolaus Baron Mustatza (Punkt XXIX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, für die Strecke Itzkany—Burdujeni billige Tour- und Retourkarten einzuführen",

nach dem Vorschlage des Referenten abgelehnt, zumal

über Antrag der Staatseisenbahn-Verwaltung ab 1. Jänner 1903 ohnedies ermässigte Rückfahrkarten eingeführt wurden.

Ebenso wird der weitere Antrag derselben Mitglieder (Punkt XXIX c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, den Personentarif für sämtliche Strecken der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen zu ermässigen",

in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage des Referenten abgelehnt und die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung zur Kenntnis genommen, dass für einzelne Relationen die Einführung ermässigter Rückfahrkarten in Erwägung gezogen werden wird.

Der letzte Antrag der Mitglieder Josef Gregor und Nikolaus Baron Mustatza (Punkt XXIX d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die Gültigkeitsdauer für Touristenkarten nach Dorna-Watra, Berhomet und Kaczyka auf mindestens sieben Tage auszudehnen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten im Hinblicke auf die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung in dem Sinne angenommen, dass die Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Touristenkarten nach Dorna-Watra, Berhomet und Kaczyka auf fünf Tage dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung empfohlen wird.

Von den Anträgen des Mitgliedes Augustin Tomasi (Punkt XXX a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu verfügen:

a) dass als Grundlage für die Personentarife der Lokalbahn Triest-Parenzo die wirkliche Trassenlänge ohne Anwendung der im Art. III des Gesetzes vom 5. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, enthaltenen Ermächtigung zu dienen habe;

b) dass für die Beförderung von Personen auf der Lokalbahn Triest-Parenzo der allgemeine Tarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit Zonen zu 10 km, und zwar bis zu 150 km 5·04 h in der II. Klasse und 2·80 h in der III. Klasse pro Kilometer und Person einschliesslich der Fahrkartensteuer mit entsprechender Reduzierung für Retourkarten Anwendung finden möge",

wird, den Vorschlägen des Referenten gemäss, der erste abgelehnt, hingegen der zweite in der folgenden Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Frage der Herabsetzung der Einheitssätze des Personentarifes auf der Lokalbahn Triest-Parenzo nach Massgabe der bezüglich der Betriebsergebnisse zu gewinnenden weiteren Erfahrungen in wohlwollende Erwägung zu ziehen".

Mitglied Moriz Dattner referiert weiters über einige den **Güterverkehr** betreffende Angelegenheiten nichttarifarischer Natur, indem er sich zunächst der Besprechung des Ergebnisses der Beratung des vom Staatseisenbahnrate in der Herbstsession 1902 eingesetzten Spezialkomitees zur Redigierung der Grundzüge für die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommenen, abgeänderten „Vorschriften in Ansehung der Berechnung des Wagenstandgeldes, beziehungsweise der Ladefristen für Wagen auf den an die k. k. österreichischen Staatsbahnen anschliessenden Industriegeleisen" (Punkt XXXIII der Tagesordnung) zuwendet und namens des Ausschusses für kommerzielle und Tarifangelegenheiten folgende Grundzüge zur Annahme empfiehlt:

„1. Die normalen Ladefristen, welche 24 aufeinanderfolgende Stunden betragen, werden für die Zeit des stärker werdenden Verkehres bei einmaliger Lademanipulation (Be- oder Entladung) auf 8, bei zweimaliger Lademanipulation (Be- und Entladung) auf 12 Tagesstunden herabgesetzt. Ausnahmsweise können die normalen Ladefristen zur Behebung des bei aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen auftretenden Wagenmangels für die einmalige Lademanipulation auf 6 und für die doppelte Lademanipulation auf 9 Tagesstunden herabgesetzt werden.

2. In beiden Fällen haben als Tagesstunden die Stunden von 6 Uhr früh bis 8 Uhr abends zu gelten; die Staatsbahn-Direktionen sollen jedoch angewiesen werden, bei Gütern, deren Be- oder Entladung aus Sicherheitsrücksichten bei Tageslicht vorgenommen werden soll, in den Monaten Dezember bis Februar als Tagesstunden nur die Stunden von 7 Uhr früh bis 5 Uhr nachmittags den Parteien in Anrechnung zu bringen.

3. Nach Ueberschreitung der normalen oder gekürzten Ladefristen wird ein Wagenstandgeld von 20 Heller für jeden Wagen und jede angefangene Stunde eingehoben.

4. Sowohl bezüglich der eigenen als auch fremden Wagen, und gleichviel, ob es sich um die normalen oder gekürzten Ladefristen handelt, wird die Entladefrist um die in dieselbe fallenden Sonntage und unter Punkt 6 bezeichneten Festtage verlängert.

5. Eine Verlängerung der normalen Beladefrist um in dieselbe fallende Sonn- oder Festtage soll dann stattfinden, wenn für Samstage oder Tage vor Festtagen bestellte Wagen an diesen Tagen erst nach 12 Uhr mittags beigestellt werden.

6. Als Festtage im Sinne der Punkte 4 und 5 sollen der Neujahrstag, Ostermontag, Pfingstmontag und Weihnachten gelten.

7. Macht die Eisenbahn von dem oberwähnten Rechte der Kürzung der Ladefristen Gebrauch, so ist der Wagenzuschub, beziehungsweise die Bedienung des Industriegeleises derart zu regeln, dass das Industrie-Etablissement in der Lage ist, die gekürzten Ladefristen voll auszunützen.

8. Sofern im Verkehre mit einzelnen Industriegeleiseanlagen aus verkehrstechnischen oder sonstigen schwerwiegenden Gründen (zum Beispiel einmalige Bedienung) eine Kürzung der normalen Fristen als untunlich sich erweisen sollte, wäre im Einzelfalle von einer Kürzung überhaupt abzusehen.

9. Desgleichen sollen die Staatsbahn-Direktionen ermächtigt werden, wenn durch Verfügungen der Eisenbahn (Verschubdienst, Zugsverkehr etc.) oder einer staatlichen Behörde die Ladearbeit auf dem Industriegeleise zeitweilig verhindert oder unterbrochen wird, die für die Dauer dieser Unterbrechungen oder Verhinderungen der Ladearbeit aufgerechneten Wagenstandgelder rückzuerstatten. Sind derartige Unterbrechungen oder Verhinderungen dauernder Natur, beziehungsweise wiederholen sich dieselben regelmässig, so sollen die Stationen für die Zeit dieser Unterbrechungen von der Anrechnung eines Wagenstandgeldes von vornherein absehen dürfen".

Die weitergehenden Abänderungs-, beziehungsweise Ergänzungsanträge des Spezialkomitees, wie insbesondere die als Punkt 10 und 11 anzufügenden Bestimmungen:

„Der Lauf der Entladefrist auf Industriegeleisen ruht für die Dauer einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern dieselbe nicht durch den Empfänger verzögert wird",

und

„Die seitens des Industrie-Etablissements tatsächlich benötigte Ladefrist ist bis zu dem Momente zu rechnen, in welchem dem Bahnamte von der stattgefundenen Entladung eines Wagens Meldung erstattet wurde",

empfiehlt der Referent auf Grund des Ergebnisses der Beratung im ständigen Ausschusse für kommerzielle und Tarifangelegenheiten abzulehnen.

Die „Grundzüge" werden punktweise zur Verhandlung und Abstimmung gebracht und gelangen nach eingehender Beratung den Ausführungen und Anträgen des Referenten gemäss zur Annahme.

Hierbei entspinnt sich hinsichtlich einzelner Bestimmungen eine äusserst lebhafte Debatte. So ergreift zu Punkt 2 Mitglied Otto Günther das Wort und erklärt, dass er mit den „Grundzügen", wie sie vom

Referenten zur Annahme empfohlen werden, nicht vollkommen einverstanden sei und sich daher vorbehalte, nach Massgabe der zu gewärtigenden Stellungnahme der Industrie zu den fraglichen Vorschriften auf die Angelegenheit neuerlich im Staatseisenbahnrate zurückzukommen. Diesen Ausführungen treten die Mitglieder Alfred Deutsch und Wilhelm Briess entgegen und sprechen sich für die Annahme der vom Referenten empfohlenen „Grundzüge“ aus, die sich als ein Kompromiss zwischen dem ursprünglichen Standpunkte des Eisenbahnministeriums und den von den Mitgliedern des Spezialkomitees gestellten Anträgen darstellen und jedenfalls ein dankenswertes Entgegenkommen der Staatseisenbahnverwaltung dokumentieren, wenn auch nicht allen Wünschen der Industrie Rechnung getragen erscheine. Mitglied Wilhelm Briess richtet schliesslich an das Eisenbahnministerium die Bitte, dass die bezüglichen „Vorschriften“ ehebaldigst in Wirksamkeit gesetzt werden mögen, und dass deren Einführung auch bei den österreichischen Privatbahnen veranlasst werden solle.

Weiters ergreift zu Punkt 9 Mitglied Viktor Riedl v. Riedenstein das Wort und stellt im Einvernehmen mit Mitglied Otto Günther folgenden Resolutionsantrag:

„Nach dem Zuckersteuergesetze vom 20. Mai 1888 wird die Einbringung und Hinwegbringung in, beziehungsweise aus den Zuckererzeugungsstätten im Sommer, d. i. vom April bis inklusive Oktober, auf die Zeit von 6 Uhr früh bis 7 Uhr abends, im Winter, d. i. vom November bis inklusive März, auf die Zeit von 7 Uhr früh bis 5 Uhr abends beschränkt. Diese Zeiten stehen nicht im Einklange mit den vom k. k. Eisenbahnministerium in den Grundzügen für die Ladefristen auf Industriegeleisen festgesetzten Tagesstunden. Das k. k. Eisenbahnministerium wird daher gebeten, mit dem k. k. Finanzministerium eine Uebereinstimmung in bezug auf die Tagesstunden bei den zoll- und steueramtlichen Handlungen herbeizuführen“.

Mitglied Leopold Baczewski schliesst sich diesem Antrage mit bezug auf die Spiritusindustrie an. Ersatzmann Roman Załoziecki weist darauf hin, dass auch bei der Petroleumindustrie die Verhältnisse ähnlich liegen wie bei der Zucker- und Spiritusindustrie, und empfiehlt, dem Resolutionsantrage eine derart allgemeine Fassung zu geben, dass er alle Industriezweige umfasse, bei welchen unter steueramtlicher Kontrolle gearbeitet wird.

Demgemäss stellt Mitglied Viktor Riedl v. Riedenstein folgenden zweiten Resolutionsantrag:

„Der Lauf der Ladefristen auf Industriegeleisen ruht für die Dauer jener Tagesstunden, in welchen eine zoll- oder steueramtliche Abfertigung gesetzlich nicht gestattet ist“.

Mitglied Otto Günther bringt einen Fall zur Sprache, in welchem infolge verzögerter Zollmanipulation in einer Station eine Partei namhafte Wagenstandgelder zahlen musste und stellt folgenden Resolutionsantrag:

„In Erwägung des Umstandes, dass durch die zollamtliche Manipulation sowohl bei der Beladung wie bei der Entladung zollpflichtiger Waren häufig in empfindlicher Weise und ganz ohne Verschulden der Partei Wagenverzögerungsgebühren auferlegt und tarifmässig eingehoben werden, wird das k. k. Eisenbahnministerium dringend ersucht, in dieser Beziehung im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium Abhilfe zu schaffen“.

Nachdem im weiteren Laufe der Debatte ausser den bereits genannten noch die Mitglieder Alfred Deutsch, Karl Luckmann und Dr. Friedrich Karmiński das Wort ergriffen haben, hebt seitens des Eisenbahnministeriums Ministerialrat Dr. Viktor Röll die weitgehenden Zugeständnisse hervor, welche die nunmehr vorliegenden „Grundzüge“ gegenüber dem ursprünglichen Entwurfe derselben aufweisen und erklärt, dass die Staatseisenbahnverwaltung weitere Konzessionen aus finanziellen Rücksichten, sowie wegen der dann zu gewärtigenden ungünstigen Rückwirkung auf den Wagenumlauf nicht in Aussicht nehmen könne. Redner empfiehlt die Annahme der „Grundzüge“ in der aus den Verhandlungen im ständigen Ausschusse für kommerzielle und Tarifangelegenheiten hervorgegangenen Fassung, erklärt, dass er vom Standpunkte des Eisenbahnministeriums weder gegen den zweiten Resolutionsantrag des Mitgliedes Viktor Riedl v. Riedenstein, der in seiner allgemeinen Fassung alle in Betracht kommenden Fälle treffe und die erste von demselben Mitgliede beantragte Resolution entbehrlich mache, noch gegen den Resolutionsantrag des Mitgliedes Otto Günther etwas einzuwenden habe, und spricht sich in Uebereinstimmung mit den Ausführungen des Mitgliedes Alfred Deutsch dafür aus, in den erstgenannten Resolutionsantrag die Zollmanipulation nicht einzubeziehen.

Nachdem hierauf Mitglied Viktor Riedl v. Riedenstein seinen zuerst gestellten Resolutionsantrag zurückgezogen hat, gelangt der zweite Resolutionsantrag dieses Mitgliedes mit Hinweglassung der Worte „zoll—oder“, sowie der Resolutionsantrag des Mitgliedes Otto Günther zur Annahme.

Ebenso finden zwei weitere vom Referenten namens des Ausschusses gestellte Anträge:

„Die neuen Grundzüge möchten auch rückwirkend auf die bereits bestehenden Industriegeleiseverträge ausgedehnt werden“,

und

„Die Privatbahnen mögen veranlasst werden, diese Grundzüge für die an ihre Linien anschliessenden Industriegeleise zu übernehmen“,

die Zustimmung der Versammlung.

Nunmehr gelangen noch einige den Güterverkehr betreffende Initiativanträge nichttarifarischer Natur zur Sprache, und zwar erscheint der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Russmann (Punkt 35 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Anordnung zu treffen, dass auf den östlichen Staatsbahnlinien „Presshefe“ als Eilgut, und zwar stets in direkt anschliessenden Personenzügen vom Aufgabs- bis zum Bestimmungsorte befördert werde“,

laut Mitteilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt, dass Presshefesendungen als Eilgut auf den galizischen Staatsbahnlinien ohnedies in der Regel mit Personenzügen und nur dann, wenn dies eine beschleunigtere Abbeförderung ermöglicht, mit Gütereilzügen befördert werden, und dass parteiseitigen Wünschen nach Wahl bestimmter Personenzüge für die Presshefesendungen nach Tunlichkeit Rechnung getragen werden wird.

Ebenso erscheint der Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt XXXVI a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, veranlassen zu wollen, dass die im § 53 des Betriebsreglements enthaltene Bestimmung, dass in den Aufgabestationen über Verlangen des Absenders gegen Entrichtung der im Tarife vorgesehenen Gebühr die bahnseitige Feststellung der Stückzahl, insbesondere bei Holzsendungen stattzufinden hat, tatsächlich in Anwendung gebracht werde“,

laut Mitteilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt, dass im Wege der k. k. Staatsbahn-

Direktionen an die Stationen neuerlich die Weisung ergehen wird, parteiseitigen Anträgen auf Feststellung der Stückzahl bei Wagenladungsgütern auch nach der Verladung tunlichst zu entsprechen.

Bezüglich des Antrages der Mitglieder Josef Gregor und Nikolaus Baron Mustatza (Punkt XXXVIII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, auf eine bessere Ausgestaltung des Stückgutverkehres, und zwar nach Art des Postpaketverkehres sein besonderes Augenmerk zu richten",

empfiehlt der Referent, die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung, wonach beim Eisenbahnministerium Studien wegen allgemeiner Einführung eines vereinfachten Abfertigungsverfahrens für Stückgüter anhängig seien, zur befriedigenden Kenntnis zu nehmen und den weiteren Antrag auf Einführung fahrender Bureaux mit Rücksicht auf die Erklärungen des Regierungsvertreters abzulehnen.

Der Staatseisenbahnrat schliesst sich diesem Antrage des Referenten an.

Schliesslich bringt der Referent noch einen von dem Mitgliede Dr. Karl Chiari gestellten Dringlichkeitsantrag, betreffend Abänderung der §§ 68 und 69 des vom 1. April 1903 gültigen allgemeinen Gütertarifes hinsichtlich der hierdurch erfolgten Herabsetzung der lagerzinsfreien Zeit von 4 Tagen auf 24 Stunden bei Massenartikeln wie Kohle, zur Sprache und teilt mit, dass derselbe seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung gefunden habe, dass die Erweiterung der vierundzwanzigstündigen lagerzinsfreien Abfuhrfrist für parteiseitig zu entladende Güter für den Bereich der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Durchführung begriffen und die neuerliche Beratung dieses Gegenstandes in der Eisenbahn-Direktorenkonferenz in die Wege geleitet sei.

Der Vorsitzende unterbricht nunmehr die Sitzung und beraumt ihre Fortsetzung auf 3 Uhr nachmittags an.

In der Nachmittagssitzung, die wieder unter dem Vorsitze Seiner Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers stattfindet, gelangt nach Wiedereröffnung der Verhandlungen Mitglied Alfred Deutsch als Referent des Ausschusses für kommerzielle und Tarifangelegenheiten in Fragen des Güterverkehres zum Worte und wendet sich zunächst der Besprechung des III. Teiles b der „Mitteilungen" (Punkt XXXI der Tagesordnung) zu.

Die Mitteilungen zu

Punkt 64, betreffend Präzisierung der Bestimmung XVII 2 c zu § 51 des Eisenbahn-Betriebsreglements hinsichtlich der nachträglichen Anwendung des Bodenflächentarifes für Teilstrecken des von Viehtransporten zurückgelegten Weges im Rückerstattungswege,

Punkt 65, betreffend Zusammenstellung und Veröffentlichung der in Geltung stehenden Tarifnormalien,

Punkt 66, betreffend Durchführung der Deklassifikation des Artikels „Zinkischer Ofenbruch",

Punkt 67, betreffend die Untunlichkeit der Ermässigung der Waggebühr bei Massengütern im Gütertarife, Teil I, und zu

Punkt 68, betreffend Gewährung des Notstandstarifes für Streu-, Futter- und Düngemittel in allen Bezirken des Königreiches Böhmen, in welchen tatsächlich Notstand herrscht,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 69 der Mitteilungen, betreffend Ermässigung der Frachtsätze für chemische Düngemittel auf der Lokalbahn Triest-Parenzo, Anwendung der für chemische Düngemittel nach Istrien bestehenden besonders ermässigten Frachtsätze auch auf Sendungen nach Dalmatien und Zugestehung von Ermässigungen auf den Dalmatiner Staatsbahnen, teilt der Referent ergänzend mit, dass sich auch der Oesterreichische Lloyd bereit erklärt habe, für Düngemittel nach Dalmatien eine fünfzigprozentige Ermässigung von den Frachtsätzen der Klasse I zuzugestehen.

Hierauf wird auch diese Mitteilung, sowie die Mitteilungen zu

Punkt 70, betreffend die vorläufige Untunlichkeit der Gewährung von Tariferleichterungen zugunsten der Weinproduzenten in den südlichen Provinzen,

Punkt 71, betreffend Neuauflage der vergriffenen Eisenbahntarife, und zu

Punkt 72, betreffend Erstellung ermässigter Exportfrachtsätze für Eisen ab Schönbrunn und Mährisch-Ostrau nach Italien und Rumänien und Ausdehnung der für Eisen der Positionen E—5 und E—6 für Zwecke der Kriegsmarine ab Schönbrunn nach Triest und Pola bestehenden Frachtsätze auf die für die Handelsmarine nach Triest, Fiume, Pola und Rovigno gehenden Sendungen der bezeichneten Artikel,

ohne weitere Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 73, betreffend allgemeine Einführung der Deklassifikation von Eisen und Stahl der Position E—5 und Eisen- und Stahlwaren der Position E—6 nach Klasse A—B—B auch bei jenen Privatbahnen, die diese Deklassifikation noch nicht durchgeführt haben, bemerkt der Referent, dass die von den betreffenden Privatbahnen für ihre ablehnende Haltung vorgebrachte Begründung, wonach die Tarifierung der fraglichen Artikel im gemeinsamen Gütertarife, Teil I, analog jenen im Deutschen Reiche sei, in dieser allgemeinen Fassung nicht stichhältig ist, da sich bei einer grösseren Anzahl von hierhergehörigen Artikeln die Klassifikation des österreichisch-ungarischen Gütertarifes, Teil I, mit jener des deutschen Tarifes, Teil I, tatsächlich nicht deckt. Mit dieser Bemerkung wird nach dem Vorschlage des Referenten auch Punkt 73 der Mitteilungen zur Kenntnis genommen, nachdem im gegenwärtigen Zeitpunkte keine Aussicht vorhanden sei, die in Betracht kommenden Privatbahnen zur Durchführung der gewünschten Deklassifikation zu veranlassen. Mitglied Otto Günther dankt für die ergänzenden Mitteilungen des Referenten.

Die Mitteilungen zu

Punkt 74, betreffend Ermässigung der Frachtsätze für Eisenbahnfahrzeuge im Inlandsverkehre, und zu

Punkt 75, betreffend die seitens der Privatbahnen erfolgte Ablehnung der Einführung ermässigter Frachtsätze für den Transport von Textilmaschinen von Oesterreichisch-Schlesien nach Stationen der Handelskammerbezirke Reichenberg und Eger,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 76, betreffend Abschluss der Erhebungen über die der Schiffahrts-Gesellschaft „Adria" für ungarische Mahlprodukte gewährte geheime Exportrefaktie und Gewährung einer gleich hohen Exportbegünstigung an die österreichische Mühlenindustrie für Sendungen

nach den englischen Häfen, wird, dem Vorschlage des Referenten gemäss, die vom Vertreter des Handelsministeriums im Ausschusse erfolgte mündliche Mitteilung zur Kenntnis genommen, dass das Handelsministerium auf Grund des bisherigen Ergebnisses der in dieser Angelegenheit gepflogenen Erhebungen Veranlassung nehme, diesfalls mit der kgl. ungarischen Regierung sich ins Benehmen zu setzen.

Die Mitteilungen zu Punkt 77, betreffend Untunlichkeit einer allgemeinen Herabsetzung der Gütertarife auf den Dalmatiner Staatsbahnen, insbesondere aber einer Gleichstellung der Frachtsätze zwischen Knin, Derniš und Spalato mit jenen zwischen Knin, Derniš und Sebenico,

Punkt 78, betreffend Gewährung von Frachtermässigungen ab Gravosa und Metković nach Bosnien und der Herzegowina,

Punkt 79, betreffend Anwendung der direkten Tarife von der Rohölversandstation zur Empfangsraffinerie für Rohöl, das ausserhalb der Rohölversandstation eingelagert wird,

Punkt 80, betreffend Hintanhaltung der Anwendung der Exporttarife von seiten der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen für Getreidesendungen, welche aus Ungarn via Fiume—Venedig zum zollfreien Wiedereintritte nach Oesterreich bestimmt sind,

Punkt 81, betreffend Berechnung der Frachtgebühren für Holzsägespäne der Position H—27 b bei Anwendung des Ausnahmetarifes II nach dem Effektivgewichte, bezw. mindestens für 10.000 kg statt nach dem Ladegewichte, und zu

Punkt 82, betreffend die vom 1. Oktober 1902 bis 1. Mai 1903 erschienenen wichtigsten Tarife, werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Der Referent wendet sich nunmehr der Besprechung des Ergebnisses der Beratungen des vom Staatseisenbahnrate in der Frühjahrssession 1902 eingesetzten „Spezialkomitees des Staatseisenbahnrates für die Vorberatung und Formulierung der bei der nächsten Revisionskonferenz zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr zu stellenden Anträge“ (Punkt XXXII der Tagesordnung) zu und empfiehlt namens des Ausschusses für kommerzielle und Tarifangelegenheiten die Beschlüsse des Spezialkomitees en bloc anzunehmen, wobei nur hinsichtlich des zu Artikel 12 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr in Absicht auf die Erweiterung der Verjährungsfrist für Frachtrückerstattungsansprüche auf zwei Jahre gestellten Antrages das Gutachten des Staatseisenbahnrates alternativ dahin abzugeben wäre, dass für den Fall, als auf der Konferenz die gewünschte Erweiterung der Verjährungsfrist nur gegen dem zu erreichen wäre, dass die Hemmung der Verjährung durch die Einbringung der Reklamation bei der Bahnverwaltung in Wegfall käme, es besser bei dem status quo — das ist einjährige Verjährungsfrist mit Hemmung derselben durch Einbringung der Reklamation — sein Bewenden haben solle.

Der Referentenantrag findet im vollen Umfange die Zustimmung der Versammlung.

Was die sohin zur Sprache kommende Wahl von Delegierten des Staatseisenbahnrates zur Mitwirkung bei den Verhandlungen über die Revision der Güterklassifikation (Punkt XXXIV der Tagesordnung) anbelangt, werden nach den Vorschlägen des Referenten für die Artikelgruppe „Papier und Pappe“ die Mitglieder Anton Karl Lemach und Ernst Rathausky und für die Artikelgruppe „Holz“ die Mitglieder Moriz Dattner, Siegmund Ullmann und Franz Xaver Wirth per acclamationem delegiert.

Hierauf gelangt der Referent zur Besprechung der den Gütertarif betreffenden Anträge einzelner Mitglieder und werden zunächst der Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt XXXVI b der Tagesordnung):

> „Das k. k. Eisenbahnministerium wolle gütigst die gegenwärtig geltende verschiedene Tarifierung von weissen Lumpen (Hadern, Strazzen), Position 14 a, nach Klasse II—A—B und anderen Hadern der Position 14 b nach Klasse II—A—C dahin abändern, dass der für die Position 14 a geltende Tarif eliminiert und nur der Tarif II—A—C für Hadern zur Anwendung gelange“,

sowie die Anträge des Mitgliedes Hermann Gessele (Punkt XXXVII a und b der Tagesordnung):

> „Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Deklassifikation des Artikels „mexikanische Reiswurzeln“, der gegenwärtig als sperriges Gut behandelt wird, durchzuführen und diesen Artikel in die Tarifklasse II zu versetzen“,

und

> „Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die endliche Deklassifikation der Artikel Krempelwolle (Kehricht, auch Flug genannt), Wollabfälle (mit Ausnahme der in die Position A—22 fallenden Wollabfälle der Tuchfabrikation), auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle der Position W—20 zu veranlassen“,

den Ausführungen des Referenten gemäss, angenommen.

Der Antrag der Mitglieder Josef Gregor und Nikolaus Baron Mustatza (Punkt XXXVIII b der Tagesordnung):

> „Das k. k. Eisenbahnministerium wird wiederholt dringendst ersucht, für rumänisches Transitgetreide via Itzkany nach Norddeutschland den Tarif so weit zu ermässigen, dass der Seekonkurrenz über Galatz wirksam begegnet werden könne“,

erscheint, nach den Ausführungen des Referenten, durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt, wonach für rumänisches Getreide via Itzkany schon heute ein Frachtnachlass von 44 Centimes pro 100 kg gewährt werde und von einer weiteren Frachtermässigung in Anbetracht des naturgemässen Bestrebens auf rumänischer Seite, die Transporte auf die an und für sich erhebliche Vorteile bietende Route über Galatz und Braila zu lenken, eine nennenswerte Zunahme des Getreideverkehres über die österreichischen Linien in der nächsten Zeit nicht zu gewärtigen wäre.

Den folgenden Antrag der Mitglieder Josef Gregor und Nikolaus Baron Mustatza (Punkt XXXVIII c der Tagesordnung):

> „Das k. k. Eisenbahnministerium wolle auf den Bukowinaer Lokalbahnen und den k. k. österreichischen Staatsbahnen (nordöstliches Netz) für den Transport von roh vorgerichteten Buchenbrettchen bis 1·25 m Länge und von 25 bis 30 mm Stärke nach Deutschland die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II bewilligen“,

empfiehlt der Referent nur in der Voraussetzung zur Annahme, dass die beantragte Deklassifikation gleichmässig auf allen Staatsbahnlinien gewährt werde.

Mitglied Siegmund Ullmann erklärt sich mit diesem Antrage vollkommen einverstanden und wendet sich gegen eine kürzlich im Zollausschusse des Abgeordnetenhauses gefasste Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wurde, die inländische Holzindustrie

gegenüber der ausländischen durch Tarifmassnahmen auf den österreichischen Transportwegen zu schützen. Redner erachtet solche Tarifmassnahmen zur Erreichung des beabsichtigten Zweckes als ungeeignet, da dieselben nur jenen Transporten zugute kämen, die auf grössere Entfernung über österreichische Routen laufen; hingegen würde der Holzexport aus Gegenden, für welche nur verhältnismässig kurze österreichische Transportstrecken in Betracht kommen, wie dies bei Transporten aus den österreichischen Alpenländern und aus Böhmen der Fall ist, durch derartige Tarifmassnahmen wesentlich in Nachteil gesetzt. Es müssten daher andere Mittel und Wege zum Schutze des durch die in Aussicht genommene Zollerhöhung gefährdeten Exportes von Holz-Halbfabrikaten gefunden werden.

Demgegenüber gibt Mitglied Moriz Dattner seiner Ansicht dahin Ausdruck, dass jeder Export von seiten der Regierung auf jede mögliche Weise, sei es nun durch Tarifmassnahmen oder anderweitige Mittel gefördert werden solle. Der Referentenantrag gelangt hierauf zur Annahme.

Der letzte Antrag der Mitglieder Josef Gregor und Nikolaus Baron Mustatza (Punkt XXXVIII d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, für Salz von Wiżnitz nach Stationen in Galizien im Interesse der Zwischenhändler in Wiżnitz und im Interesse der besseren Fruktifizierung der Linie Nepolokoutz—Wiżnitz den Frachtsatz zu ermässigen“,

hat, laut Mitteilung des Referenten, seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung gefunden, dass die gegenständlichen Erhebungen im Wege der Staatsbahn-Direktion Stanislau bereits eingeleitet seien, und dass nach Massgabe des Ergebnisses dieser Erhebungen das Entsprechende veranlasst werden würde.

Von den Anträgen des Mitgliedes Otto Günther (Punkt XXXIX a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seinen Einfluss dahin geltend zu machen:
a) dass für die unter Position Z—1 subsumierten Erzeugnisse der Tonwarenindustrie sowohl auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen, als auch auf den Privatbahnen in tarifarischer Hinsicht eine gleichmässige Berechnungsweise Platz greife, und
b) dass für den Artikel „Basische Ziegel(-Steine)“ unter allen Umständen die Einhebung eines zehnprozentigen Zuschlages bei Beförderung in gedeckten Wagen unterbleibe“,

erscheint der erste nach den Ausführungen des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt, dass „Dinas- und Magnesitziegel“ ab 1. Juli d. J. in die Positionen 181 und 182 des Anhanges zum Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Heft 1, einbezogen und sonach nach Ausnahmetarif I tarifieren werden.

Der zweite Antrag wird im Sinne der Ausführungen des Referenten angenommen, nachdem in Ergänzung derselben Mitglied Max Ritter v. Gutmann bemerkt hat, dass „Basische Ziegel“ in Deutschland deshalb in offenen Wagen befördert werden, weil die Mehrzahl der deutschen Eisenwerke ihren Bedarf an diesen Ziegeln aus nahegelegenen Dolomitlagerstätten zu decken in der Lage sei, während in Oesterreich die magnesiahältigen Lagerstätten von den Eisenwerken weit entfernt seien. Da diese Ziegel gegen atmosphärische Einflüsse sehr empfindlich seien und insbesondere durch Nässe leiden, erscheine deren Beförderung in gedeckten Wagen in Oesterreich sehr wünschenswert.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Otto Günther (Punkt XXXIX c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die ab 1. Jänner 1902 eingeführte Bestimmung, wonach die für Gegenstände, deren Einzelgewicht 750 kg oder deren Länge 7 m überschreitet, festgesetzte höhere Ablege- und Auflege-, Auflade-, Ablade- und Ueberladegebühr für die ganze Sendung einzuheben ist, während vorher diese höhere Gebühr nur für dasjenige Gewicht zu entrichten war, welches die Gegenstände im Stückgewichte von mehr als 750 kg oder in einer grösseren Länge als 7 m hatten (Tarif, Teil I, Abt. B, Abschnitt H. V.—VII.), abgeändert werde“,

wird den Ausführungen des Referenten gemäss angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Ivan Hribar (Punkt XL der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass der krainischen Mühlenindustrie durch entsprechende Regulierung der Frachtentarife die Konkurrenz mit den ungarischen Mühlen nach Istrien und Dalmatien erleichtert werde“,

gelangt nach eingehender Begründung durch den Antragsteller, den Ausführungen des Referenten gemäss, in der nachstehenden Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium geeignete tarifarische Massnahmen zu veranlassen, damit die benachteiligte Lage der krainischen Mühlenindustrie gegenüber der Konkurrenz der ungarischen Mühlen für den Verkehr nach Istrien und Dalmatien gemildert werde“.

Bei Begründung seines Antrages erwähnt Mitglied Ivan Hribar insbesondere eines von dem bedeutendsten Mühlenbesitzer Krains, Vinko Majdić, in jüngster Zeit gestellten Ansuchens, dass für Mühlenprodukte von Krainburg nach Mattuglie-Abbazia die gleichen Frachtsätze gewährt werden mögen wie nach Triest, und stellt an das Eisenbahnministerium die Bitte, bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin zu wirken, dass diesem Ansuchen entsprochen werde.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Augustin Tomasi (Punkt XLI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu verfügen, dass für die Warenbeförderung auf der Lokalbahn Triest-Parenzo, eventuell Canfanaro folgende Tarifgrundlagen angenommen werden:

a) Einheitssätze für 100 kg und 1 km.

	Heller
Gewöhnliche Eilgüter	3
Ermässigte Eilgüter	1
Stückgutklasse (bei Aufgabe in Mengen unter 3000 kg)	1
Gewöhnliche Wagenladungsklasse (bei Aufgabe von mindestens 3000 kg von einem Frachtgut pro Frachtbrief und Wagen)	0·8
Ermässigte Wagenladungsklasse (bei Aufgabe von mindestens 5000 kg des betreffenden Artikels pro Frachtbrief und Wagen	
A	0·6
B	0·5
C	0·4

b) Manipulationsgebühren für 100 kg.

	Heller
Gewöhnliche Eilgüter	20
Ermässigte Eilgüter und Stückgutklasse	8
Gewöhnliche Wagenladungsklasse	8
Ermässigte Wagenladungsklasse A	6
Ermässigte Wagenladungsklasse B	5
Ermässigte Wagenladungsklasse C	4“

wird nach dem Vorschlage des Referenten die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung zur Kenntnis genommen, dass die Staatsbahn-Direktion Triest bereits angewiesen sei, der Tariffrage auf der Lokalbahn Triest-Parenzo besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, und dass das Eisenbahn-

ministerium nach Massgabe der zu sammelnden Erfahrungen im gegebenen Zeitpunkte in Erwägung ziehen werde, ob, bezw. wie weit eine Ermässigung der Gütertarife auf der genannten Lokalbahn eintreten könne.

Schliesslich bringt der Referent noch den in der Sitzung am 3. Juni d. J. dem Ausschusse für kommerzielle und Tarifangelegenheiten zur Vorberatung überwiesenen Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Dr. Stefan Licht auf Einführung frachtentarifarischer Massnahmen zum Schutze und zur Hebung der österreichischen Mühlenindustrie zur Sprache und stellt hierzu nach Hinweis auf die wiederholte Behandlung dieser Angelegenheit im Staatseisenbahnrate und auf die Schwierigkeiten, welche die zu berücksichtigenden, vielfach divergierenden Interessen der verschiedenen österreichischen Produktionsgebiete einer gedeihlichen Lösung der Frage bereiten, namens des Ausschusses folgenden Antrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, eisenbahntarifarische Massnahmen zu treffen, welche geeignet wären, die ungünstigen Verhältnisse der österreichischen Mühlenindustrie zu verbessern, wobei, so wie bisher, den divergierenden Interessen der verschiedenen in Frage kommenden Gebiete tunlichst Rechnung zu tragen wäre".

Mitglied Wilhelm Briess erkennt an, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung nach Kräften bestrebt sei, den Bedürfnissen der österreichischen Mühlenindustrie womöglich gerecht zu werden, weist aber darauf hin, dass durch eisenbahntarifarische Massnahmen allein keine Abhilfe gegen die tatsächlich bestehende ungünstige Lage der österreichischen Mühlenindustrie geschaffen werden könne, und dass das Zustandekommen des Ausgleiches mit Ungarn und der Abschluss der Handelsverträge abgewartet werden müsse. Der Schwerpunkt der Angelegenheit liege in dem ungünstigen Verhältnisse gegenüber den ungarischen Mühlen, und es sei jedenfalls auch die Mitwirkung des k. k. Handelsministeriums, sowie eventuell auch des k. k. Finanzministeriums notwendig, um hier Wandel zu schaffen.

Der Referent modifiziert demgemäss seinen Antrag dahin, dass er das Wort „eisenbahntarifarische" streicht und an dessen Stelle einsetzt: „im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium". In dieser modifizierten Fassung findet der Referentenantrag die Zustimmung der Versammlung.

Nachdem die Tagesordnung erschöpft ist und auch keine weiteren Beratungsgegenstände mehr vorliegen, gibt seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister seiner besonderen Befriedigung darüber Ausdruck, dass der Staatseisenbahnrat auch in seiner neuen Zusammensetzung seine Eignung erwiesen habe, in verhältnismässig kurzer Zeit eine Reihe wichtiger, zum Teile recht verwickelter Fragen einer gedeihlichen fachlichen Erörterung und fördernden Schlussfassung zuzuführen. Zu diesem Erfolge hätten übrigens, wie stets, die Referenten, die mit grosser Sachkenntnis und hingebungsvollem Eifer ihre schwierige Aufgabe gelöst haben, in besonders dankenswerter Weise mitgewirkt. Seitens der Staatseisenbahnverwaltung werde grosser Wert darauf gelegt, durch den unmittelbaren Kontakt mit den Kreisen der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels, wie er durch die Institution des Staatseisenbahnrates gewährleistet erscheine, sich stets in engster Fühlung mit den Bedürfnissen und Bestrebungen dieser Kreise zu erhalten, und sei aus diesem Zusammenwirken auch diesmal eine Anzahl dankenswerter Anregungen hervorgegangen, deren sorgsame eingehende Erwägung die Staatseisenbahnverwaltung sich zur Pflicht machen werde.

Hierauf spricht namens des Staatseisenbahnrates Mitglied Gottlieb Bondy Seiner Exzellenz dem Herrn Vorsitzenden den Dank für die freundlichen Worte der Anerkennung, sowie für die umsichtige, unparteiische und entgegenkommende Leitung der Verhandlung aus. Ferner dankt Redner Seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister dafür, dass derselbe jederzeit bemüht sei, für die Durchführung der Beschlüsse des Staatseisenbahnrates, mögen dieselben auch auf Schwierigkeiten stossen, nach Möglichkeit Sorge zu tragen, und schliesst mit dem von lebhaftem Beifalle der Versammlung begleiteten Wunsche, es möge Seiner Exzellenz noch viele Jahre gegönnt sein, an der Spitze des österreichischen Eisenbahnwesens zu stehen und namentlich die für die nächste Zeit in Aussicht stehenden bedeutenden und schwierigen Fragen einer gedeihlichen Lösung zuzuführen.

Mit dem Danke für diese freundliche Kundgebung schliesst der Vorsitzende die Sitzung.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Brünner elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung der Strecke Lazanskyplatz—Parkstrasse.) Am 12. Juli wurde die Strecke Lazanskyplatz—Parkstrasse als Fortsetzung der Linie Kröna — Kumrowitz — Lazanskyplatz der Brünner elektrischen Strassenbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hierbei gelangten die Haltestellen Lazanskyplatz, Kiosk, Franz Josefstrasse, Linhartgasse, Hasnergasse und Parkstrasse zur Eröffnung. Die Strecke dient nur dem Personenverkehre.

Ausland.

Italien. (Blockstation im Tunnel durch den Giovi.) Vor kurzem wurde in der Mitte des 8300 m langen Tunnels durch den Apennin an der Linie Ronco—Genua (sogenannten „linea succursale") eine Blockstation für die von Genua herauffahrenden Güterzüge in Tätigkeit gesetzt. Bekanntlich ist die Leistungsfähigkeit der Linien, welche den Hafen von Genua mit dem Potale verbinden, durch die gegenwärtige Verkehrsdichte vollständig erschöpft und könnte schwer gesteigert werden, während anderseits die Ausfuhr und Einfuhr des Hafens von Genua in beständiger Vermehrung begriffen ist. Deshalb hat man schon seit geraumer Zeit ausser der Einführung des elektrischen Betriebes auf den bereits bestehenden Zufahrtslinien zum Hafen auch noch den Neubau einer weiteren Linie geplant. Da aber an die Verwirklichung dieser Projekte in absehbarer Zeit nicht zu denken ist, musste, um den Bedürfnissen des stetig dichter werdenden Verkehres in bestmöglicher Weise gerecht zu werden, zu allen Vorkehrungen gegriffen werden, welche eine Steigerung der Zugfolge auf den beiden Linien möglich machen; hierher gehört auch die Einrichtung eines Blockpostens im neuen Giovitunnel, dessen Durchfahrt wegen seiner Länge und der Steigung von 12 Promille für die Güterzüge einen Zeitaufwand von mehr als 20 Minuten erfordert. Man kann nun die hinauffahrenden Güterzüge in 11 Minuten Entfernung aufeinander folgen lassen, statt wie bisher das Freiwerden des Tunnels abwarten zu müssen, also den Verkehr durch den Tunnel nahezu verdoppeln; jedenfalls kann man unter Berücksichtigung aller Faktoren (z. B. Durchfahrt der Personenzüge, tägliche Bahnerhaltungsarbeiten, atmosphärische Verhältnisse u. s. w.) täglich 300 Güterzüge mehr in aufsteigender Richtung durch den Tunnel befördern. Die Sichtbarkeit der Blocksignale ist durch die Einrichtung einer Lüftungsanlage (System Saccardo) in der Mitte des Tunnels gesichert, wo sich zwei noch vom Tunnelbau herrührende Schachte befinden, von denen der eine als Saugschacht

der andere als Lufteinführungskanal dient. Die Probe mit dieser Zweiteilung der Tunnelstrecke ist zufriedenstellend verlaufen und mit dem Sommerfahrplan, welcher auf allen italienischen Bahnen am 15. Juni zur Einführung gelangt ist, wird diese erhöhte Leistungsfähigkeit des Tunnels praktisch durch Vermehrung der Güterzüge verwertet. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Russland. (Die Eisenbahnunfälle im Jahre 1901.) Auf sämtlichen russischen Eisenbahnen ereigneten sich im Jahre 1901 während des Betriebes 9890 Unfälle, bei welchen Verletzungen von Passagieren oder Bahnbediensteten vorkamen und die Bahnverwaltungen einen materiellen Schaden im Gesamtwerte von Rubel 1,605.200 zu tragen hatten. Es ereigneten sich im ganzen 1521 Zugsentgleisungen (gegen 1577 im Jahre 1900), 1012 Zusammenstösse von Zügen und 3052 sonstige Unfälle (gegen 3189 im Jahre 1900). Werden die Ursachen in Betracht gezogen, auf die diese Unfälle zurückzuführen sind, so kamen auf falsche Weichenstellung im ganzen 458 Zugsentgleisungen und 184 Zusammenstösse, während die übrigen Fälle mit anderen Gründen in Zusammenhang stehen. In böswilliger Absicht wurden 10 Zugsentgleisungen verschuldet, 86 andere Unfälle waren durch in gleicher Absicht auf den Bahnkörper gebrachte Hindernisse herbeigeführt. Die Zahl der bei den Eisenbahnkatastrophen verunglückten Personen belief sich auf 5247, gegen 5174 im Jahre 1900. Hiervon fanden 1490 Personen den Tod, während die übrigen 3757 teils schwer, teils leicht verletzt wurden. Von den Passagieren sind im Berichtsjahre 785 Personen verunglückt (gegen 706 im Jahre 1900), wovon 103 den Tod fanden und 682 verletzt wurden. Von Eisenbahnbediensteten und Arbeitern wurden 506 getötet und 2053 verletzt (gegen 2407, resp. 489, resp. 1918 im Jahre 1900). Die Zahl der sonst, das heisst zufällig Verunglückten belief sich im Jahre 1901 auf 1903, und zwar 881 Tote und 1022 Verletzte (im Jahre 1900 874 Tote und 1187 Verletzte). Rechnet man zu den vorerwähnten Zahlen noch die 39 Getöteten und 4231 Verletzten — demnach insgesamt 4270 Personen — welche beim Aufladen, resp. Ausladen der Güter, in den Eisenbahnwerkstätten, bei Bauten u. s. w. verunglückt sind, so ergibt sich, dass durch die Eisenbahnen im Jahre 1901 1529 Personen getötet und 7988 Personen verletzt worden sind. Zieht man die Bahnlänge und die Anzahl der zurückgelegten Werste in Betracht, so entfallen auf 1 Million Zugwerst der Staatsbahnen im europäischen Russland durchschnittlich 18·66, auf den Privatbahnen 17·10 und den Staatsbahnen in Asien 14·52 Verunglückte. Den grössten Prozentsatz der Verunglückten hat die Transbaikalbahn aufzuweisen, wo auf 1 Million Zugwerst 32·68 Verunglückte entfielen. Darauf folgen: die Moskau-Jarosslaw-Archangel-Bahn mit 30·65, die Moskau-Kasaner Bahn mit 29·27, die Katharinen-Bahn mit 25·85 Verunglückten auf 1 Million Zugwerst. Die geringste Zahl, nämlich 8·70 Verunglückte auf 1 Million Zugwerst, hat die Zentralasiatische Staatsbahn aufzuweisen. [„St. Petersburger Zeitung.“]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Gruia [Rumänien] für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 18. Juli ist in Gruia [Rumänien] eine Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis 28. Juli 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

22. Juli, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa“, Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

23. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Thetis“, Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

24. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Leda“, Kapitän G. Berguglian,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

25. Juli *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Metcovich“, Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

28. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Galatea“, Kapitän V. Carmelich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

22. Juli, Dampfer „Metcovich“, Kapitän G. Berguglian zu Mittag.
23. „ Dampfer „Venus“, Kapitän G. Grando } um
27. „ Dampfer „Venus“, Kapitän G. Grando } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

23. Juli, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien)
Dampfer „Semiramis“, Kapitän V. Gutmann,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

23. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Juno“, Kapitän P. Giurgevich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

25. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Thalia“, Kapitän G. Wessely,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

26. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Galicia“, Kapitän L. de Stabile,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

28. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Amphitrite“, Kapitän D. Mistrorigo,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura, und Prevesa.

30. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia“, Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Juli, um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand“, Kapitän C. Matkovich,
[von Fiume†) am 21. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe.

12. August um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay—Calcutta),
Dampfer „Gisela“, Kapitän A. Calabrese,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Nippon“ Kapitän . . . . . .
[von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. August Dampfer „Africa“, Kapitän P. Badessich
[von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Brasilien.

1. August Dampfer „Istria“, Kapitän N. Chersich,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach u. s. w.

Einführung direkter Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze von Dobrilugk-Kirchhain nach Teplitz und Karlsbad B.E.B., sowie von Halle a/S. nach Dux.

In den nachstehenden Verkehrsbeziehungen gelangen ab 6. August 1903 sowohl direkte Fahrpreise für einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten, als auch direkte Gepäcksfrachtsätze zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenfahrgeld ausschl. tarifmässigen Zuschlages für D- und L-Züge						Gepäcksfrachtsatz für 10 kg	
			Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten, 45 Tage gültig			Gesamtgewicht	Uebergewicht
			für alle Züge gültig							
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.		
			Mark							
Dobrilugk-Kirchhain	Teplitz	Bodenbach-Aussig	17·40	12·70	8·40	27·90	20·30	13·10	0·12*	0·74*
Dobrilugk-Kirchhain	Karlsbad B.E.B.	Bodenbach-Aussig	29·50	20·90	12·90	52·10	36·70	22·10	0·55*	0·74*
Halle a/S.	Dux	Bodenbach-Aussig	25·30	18·60	12·40	40·20	29·60	19·30	0·18*	1·14*

* Auch für den Verkehr von österreichischen Stationen gültig.

Wien, am 21. Juli 1903. [741]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refaktie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab 1. August 1903 bis Schiffahrtsschluss 1903 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) pro 100 kg folgende Refaktien gewährt:

1. Von allen unterhalb Budapest bis inklusive Moldova gelegenen Donaustationen, von Theiss-, Drau- und Savestationen, ferner von Stationen des Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Kanales

   nach Mohács, Budapest, Györ (Raab), Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . 8 Heller

2. Von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen
   a) nach Györ (Raab), Pozsony (Pressburg) . . . . 4 „
   b) nach Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inklusive Engelhartszell gelegenen Stationen . . . . 6 „

3. Nach Barcs von Donaustationen unterhalb Budapest bis inklusive Moldova, dann von Stationen der Theiss, der Savé, der Drau, des Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Kanales . . . . 6 Heller

4. Nach Sissek von Donaustationen unterhalb Budapest bis inklusive Moldova, dann von Stationen der Theiss, der Save und des Bega-Kanales . . . . 6 „

5. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen nach Temesvár, Szeged (Szegedin), Eszék (Essegg), Mohács, Barcs, Sziszek (Sissek), Budapest, Györ (Raab), Pozsony (Pressburg), Wien, Korneuburg, Linz . . . 15 Centimes

Die vorbezifferten Refaktien können beansprucht werden, wenn an sackierten Teilsendungen in der Zeit vom 1. August 1903 bis Schiffahrtsschluss 1903 in den vorstehend

sub 1, 2, 3 und 4 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 1000 q,

sub 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 1000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Kumulierung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3 und 4 mit jener der Verkehrsrelation sub 5 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die Refaktien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidiert, und sind die betreffenden Frachtdokumente längstens bis Ende Jänner 1904 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refaktien erlischt.

Wien, im Juli 1903. [742]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Getreide- und Mahlprodukte- (Kleie-) Exportverkehre.

Ab 1. August 1903 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg die ab Schiffahrtsbeginn 1900 gültigen Kartierungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlprodukte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlprodukte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, gültig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. Juni 1898,
II. „ „ „ 1. April 1899,
III. „ „ „ 1. September 1900.
IV. „ „ „ 1. Dezember 1902.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, gültig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, gültig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, gültig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Ausserdem bestehen „Besondere Vorschriften für den Schiffstransport bei Inanspruchnahme der Frachtsätze der ab 1. April 1898 gültigen Ausnahmetarife Nr. I (Bayern), Nr. II (Süddeutschland), Nr. III (Vorarlberg und Lindau) und Nr. IV (Schweiz) für den kombinierten Schiffs- und Bahntransport.“ (Neuauflage, gültig ab Schiffahrtsbeginn 1900.)

Von den jeweiligen Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab 1. August 1903 bis Schiffahrtsschluss 1903 und bei einem in fraglichen Verkehren kumulativ aufgelieferten Gesamtquantum von 10.000 Meterzentner folgende Refaktien gewährt:

Für Sendungen	Pfennig pro 100 kg
a) von unterhalb Wien gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis inklusive Moldova, dann von der Drau, Theiss, Save und dem Bega-, Franzens- und Franz Josefs-Kanale . . .	10
b) von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen	15

Die Refaktien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidiert, welche Dokumente bis längstens Ende Jänner 1904 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Bei Reexpeditionen zu den direkten Frachtsätzen der kombinierten Ausnahmetarife Nr. I, II, III, IV sind stets die für die Zeit der Aufgabe an der ursprünglichen Schiffsstation (Ladestelle) bestandenen, bezw. bewilligten Refaktiequoten massgebend.

Wien, im Juli 1903. [743]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Expeditionsprämie im Getreide- und Mahlprodukten-Exportverkehre.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gibt hiermit bekannt, dass sie die Verpflichtung übernimmt, alle ab 1. September 1903 bis Schluss der diesjährigen Schiffahrt von ihr nach den bayerischen Schiffsstationen zur Expedition übernommenen Getreide- und Mahlprodukte-Sendungen in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Schiffs-Frachtbrief (bei Schleppladungen auch die eventuell vor dem 1. September zur Aufgabe gebrachten Teilladungen), soweit deren Transport innerhalb der offenen Schiffahrt überhaupt tunlich ist, zu den jeweilig bestehenden Frachtsätzen an ihren Schiffsbestimmungsort zu befördern.

Insbesondere jedoch übernimmt es die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, diese ursprünglich nach den Schiffsstationen Deggendorf und Regensburg adressierten Getreide- und Mahlprodukte-Sendungen auch in dem Falle, als wegen Niederwasser auf der Strecke Passau—Regensburg der Schiffsverkehr auf dieser Strecke zeitweilig eingestellt oder eingeschränkt werden muss, zu den bestehenden Schiffs-Frachtsätzen mit eventueller Benützung des Bahnweges ab Passau nach Deggendorf (Bahnhof) und Regensburg (Bahnhof) zu stellen, beziehungsweise die zum Umschlag in Regensburg bestimmten Sendungen schon ab Passau auf dem Bahnwege in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief zu den via Regensburg sich ergebenden Gesamtfrachten (Schiffsfracht bis Regensburg und Bahnfracht ab Lände Regensburg) nach den seitens der Parteien verfügten Bahnbestimmungsstationen zu befördern. Diese Abfertigungsweise wird möglichst im Kartierungswege zur Durchführung gelangen. Findet die Ausgleichung der Frachtdifferenzen im Rückvergütungswege statt, so sind zu diesem Behufe vom Aufgeber der bezüglichen Schiffssendung die Original-Schiffsfrachtbriefe und die Original-Bahnfrachtbriefe ab Passau in Vorlage zu bringen.

Eventuelle, aus der Dirigierung leerer Säcke nach Passau hervorgehende Fracht- und Nebenspesen gehen zu Lasten der Parteien.

Als teilweise Entschädigung gegenüber den aus dieser Garantie resultierenden Mehrauslagen werden im Verkehre nach den bayerischen Schiffsstationen Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg für alle eingangs erwähnten Aufgaben ab 1. September 1903 (bezw. bei Schleppladungen auch für die eventuell vor dem 1. September zur Aufgabe gebrachten Teilladungen) bis Schluss der Schiffahrt, falls diese Sendungen diesjährig noch bergwärts über Wien hinaus zur Abfuhr gelangen, nachstehende Expeditionsprämien eingehoben.

Werden jedoch derlei Sendungen, aus welch immer für Gründen, diesjährig nicht mehr über Wien hinaus weiterbefördert, sondern verbleiben dieselben in Wien oder unterhalb Wien, so entfällt überhaupt die Einhebung der Expeditionsprämien und naturgemäss auch die Inanspruchnahme der in Rede stehenden Beförderungsweise.

Die Expeditionsprämien betragen:

	Pfennig pro 100 kg
a) im Verkehre nach Obernzell, Passau und Deggendorf	5
nach Regensburg	10
b) für zu den via Passau bestehenden Frachtsätzen des Getreide-Ausnahmetarifes Nr. I vom 1. April 1898 nebst bestehenden und eventuell erscheinenden Nachträgen abgefertigte Sendungen . .	5

(Sendungen, welche zu den via Passau bestehenden Frachtsätzen der Getreide-Ausnahmetarife Nr. II, III und IV des kombinierten Schiffs- und Bahnverkehres abgefertigt werden, unterliegen nicht der Anrechnung dieser Expeditionsprämien.)

Die Gesellschaft behält sich vor, im Notwendigkeitsfalle die Aufnahme von Sendungen oder Umkartierungen nach den bayerischen Schiffsstationen je nach Umständen zu beschränken oder ganz einzustellen.

Wien, im Juli 1903. [744]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einbeziehung von Stationen in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 werden folgende Stationen in den Tarif einbezogen:

1. In den Ausnahmetarif A für Holz u. s. w.: Die Stationen Emden, Emden-Aussenhafen und Papenburg der kgl. Eisenbahn-Direktion Münster, Leer der Oldenburgischen Staatsbahn, Erlau i. S., Frankenberg i. S., Hainichen, Leisnig und Olbernhau der Sächsischen Staatsbahnen, Jánoshegy der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

2. In den Ausnahmetarif B für Holz u. s. w.: Die Stationen Emden, Emden-Aussenhafen und Papenburg der kgl. Eisenbahn-Direktion Münster, Leer der Oldenburgischen Staatsbahn, Jánoshegy der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

3. In den Ausnahmetarif C (a und b) für Rinde: Die Stationen Emden, Emden-Aussenhafen und Papenburg der kgl. Eisenbahn-Direktion Münster, Leer der Oldenburgischen Staatsbahn.

Nähere Auskunft erteilen die bekannten Dienststellen.

Budapest, am 22. Juli 1903. [745]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Am 1. August 1903 treten Kartierungssätze nach und von Nixdorf transit, Rumburg transit und Schönlinde transit für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrenwalde nach Schönlinde einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft anderseits in Kraft.

Exemplare dieser Kartierungssätze sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Juli 1903. [746]

Tarif für die direkte Personen- und Gepäcksbeförderung zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen via Somovit und Rustzuk.

Einführung eines Nachtrages 1.

Mit 1. August n. St. 1903 tritt der Nachtrag 1 zum obigen Tarife in Kraft, welcher einige Ergänzungen und Abänderungen enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 35 Cts. erhältlich.

Wien, am 23. Juli 1903. [747]

Die Direktion der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Tarif vom 1. Jänner 1903.

Eliminierung der Tarifsätze für Barmen-Rittershausen.

Infolge Gleichstellung der Tarifsätze für den Personen- und Gepäcksverkehr von Barmen-Rittershausen mit denen von Barmen sind die im Tarife für den eingangs bezeichneten Verkehr nach und von Barmen-Rittershausen bestehenden Tarifsätze mit 1. September 1903 zu streichen, und gelten vom genannten Tage ab die nach und von Barmen enthaltenen Fahrpreise auch nach und von Barmen-Rittershausen.

Wien, am 23. Juli 1903. [748]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wiederaufnahme des Verkehres.

Der in der Strecke Ruttka—Zsolna eingestellt gewesene Gesamtverkehr wurde am 16. Juli 1903 wieder aufgenommen.

Budapest, am 22. Juli 1903. [749]

Berichtigung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 83 vom 23. Juli 1903, Seite 1901, verlautbarten Kundmachung, betreffend: „Hilfsroutenverkehr anlässlich Verkehrsunterbrechung zwischen Hennersdorf und Ziegenhals" hat es in der 5. und 6. Zeile statt „Hennersdorf" richtig zu lauten: „Hannsdorf".

Wien, am 23. Juli 1903.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

23. Juli. In der Strecke Krakau—Kocmyrzów wurde am 22. Juli der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Schweizer Bahnen. (Ergänzung der Anlage V zum Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Jänner 1899.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 an wird die Anlage V zum schweizerischen Transport-Reglement durch Aufnahme der nachstehenden Vorschriften als neue Ziffer XLIV a ergänzt:

„XLIV a.

Flüssige Luft wird zur Beförderung zugelassen in doppelwandigen, die Leitung und Strahlung der Wärme verhindernden Glasflaschen, die mit Filz umkleidet und mit einem Filzpfropfen so verschlossen sind, dass die verdampfenden Gase entweichen können, ohne im Inneren einen erheblichen Ueberdruck zu erzeugen, dass jedoch ein Ausfliessen des Inhaltes nicht möglich ist. Der Filzpfropfen muss so auf der Flasche befestigt sein, dass er sich beim Kippen und Umkehren der Flasche nicht lockert.

Jede Flasche oder mehrere Flaschen gemeinschaftlich müssen durch einen sicher stehenden Drahtkorb oder ein ähnliches Gefäss gegen Stösse geschützt sein.

Die Beförderung der Drahtkörbe oder Gefässe hat in oben offenen oder nur durch ein Drahtnetz, einem mit Löchern versehenen Deckel oder einer ähnlichen Vorrichtung geschlossenen Metallkästen oder mit Blech ausgekleideten Holzkisten mit der Aufschrift „Flüssige Luft“ zu erfolgen.

In diesen Behältern dürfen sich keine leicht brennbaren Verpackungsstoffe, wie Sägespäne, Holzwolle, Torf, Stroh, Heu, befinden.

Die Kästen und Kisten sind im Eisenbahnwagen so aufzustellen, dass sie nicht umfallen oder herabfallen können, und dass die Flaschen aufrecht stehen und gegen Beschädigungen durch andere Frachtstücke geschützt sind.

Leicht brennbare kleinstückige oder flüssige Stoffe sind nicht in unmittelbarer Nähe der flüssigen Luft zu verladen.

Statt der doppelwandigen, mit Filz umkleideten Glasflaschen können andere Behälter verwendet werden, wenn sie gegen Erwärmung so geschützt sind, dass sie nicht beschlagen oder bereifen. Diese Behälter brauchen, wenn sie fest genug sind und sicher stehen, nicht von Drahtkörben oder dergleichen umschlossen zu sein. Im übrigen finden die Vorschriften des Absatzes 1 sinngemässe Anwendung.“

Die bisherigen Nummern „XLIV a“ und „XLIV b“ werden in „XLIV b“ und „XLIV c“ abgeändert.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Für die Station Gross-Opatowitz der Linie Kornitz—Opatowitz gelangt die komplette Konstruktion einer Waggon-Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung von 8·0 m Länge und 30 t Tragfähigkeit im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die Offertgrundlagen für die Lieferung der Brückenwage liegen in der hierseitigen Abteilung für Bahnerhaltung und Bau zur Einsicht auf und sind dort auch käuflich zu erhalten.

Die Offerte sind bis **1. August 1903, 12 Uhr mittags,** mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen gestempelt, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für eine Brückenwage in Gross-Opatowitz“** versehen, im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion zu überreichen und gelangen an diesem Tage um 3 Uhr nachmittags zur Eröffnung, welcher beizuwohnen den Offerenten freisteht.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden oder auch sämtliche Offerte zurückzuweisen.

Olmütz, im Juli 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1729	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Erdwachs, roh, unverpackt	Drohobicz	Eger transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach Ebersdorf bei Coburg lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 378		Im Kartierungswege		
				Nadworna						418				
				Stanislau						409				
1730	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	der Serie 1 des Ausnahmetarifes Nr. 1 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Schärding	Bregenz transit	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. August 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 481		Im Kartierungswege		
					Buchs transit					481				
					Lindau transit					481				
					St. Margrethen transit					489				
					Romanshorn					526				
					Zürich Hauptbahnhof					706				
1731	k. k. österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1 a) und Pappe der Pos. P—3 b) der Güterklassifikation	Pilsen	Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien oder Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlag gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	208 Heller	181 Heller	27 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach Wien-Praterquai und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche Vorlage vom Absender bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist	Hierdurch wird die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. April 1903 unter fortlaufender Nummer 1244 enthaltene Verlautbarung gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1732	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kleie	Debreczen Nagyvárad Szeged	sämtlichen Tarifstationen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. August 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 20. August 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 88 Centimes | 97 Centimes | 77 Centimes an die bestehenden bezüglichen Frachtsätze für den Verkehr von Budapest		Im Kartierungswege		
1733	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	sämtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen österreichischen Stationen	Oberburg Schüpfheim Signau	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des in der 8 Rubrik genannten Tarifes	vom 1. August 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für die Beförderung von Petroleum etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 5 Centimes an die bestehenden Frachtsätze für Burgdorf | 30 Centimes | 66 Centimes an die bestehenden Frachtsätze für Malters		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1734	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk)	Siehe die nachstehende Tabelle		a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. b) Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 33 (vergl. den Nachtrag VI zu dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife)	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3 A, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach und von	Kralup (B.E.B.)	Budweis	Kasnian	Stupno-Březina
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Aitrang	1·16	0·96	0·95	0·95
Asch-Leeder	1·13	0·91	0·90	0·90
Bad Aibling	1·01	0·76	0·82	0·82
Bergtheim	0·96	0·98	0·84	0·84
Biessenhofen	1·16	0·95	0·93	0·93
Bobingen	1·06	0·91	0·84	0·84
Bodelsberg	1·24	1·04	1·02	1·02
Buchloe	1·11	0·90	0·88	0·88
Burgweinting	0·80	0·71	0·57	0·57
Dietmannsried	1·23	1·02	1·00	1·00
Donaustauf	0·80	0·72	0·58	0·58
Ebenhausen-Schäftlarn	1·08	0·83	0·85	0·85
Erding	1·01	0·76	0·82	0·82
Fischbach a. Inn	1·02	0·78	0·84	0·84
Gars	0·93	0·68	0·74	0·74
Grönenbach	1·21	1·00	0·99	0·99
Günzach	1·19	0·98	0·96	0·96
Heimenkirch	1·32	1·11	1·09	1·09
Heimertingen	1·20	1·00	0·97	0·97
Hergatz	1·30	1·09	1·08	1·08
Hohenfurch	1·15	0·93	0·92	0·92
Hohenschäftlarn	1·07	0·82	0·85	0·85
Immenstadt	1·26	1·05	1·04	1·04
Kaufbeuren	1·15	0·94	0·92	0·92
Kempten	1·22	1·01	1·00	1·00
Landshut	0·90	0·74	0·67	0·67
Laufen	—	0·62	0·79	0·79
Mangolding	0·81	0·73	0·59	0·59
Markt-Oberdorf	1·16	0·96	0·94	0·94
Memmingen	1·19	0·98	0·96	0·96
Moosach b. Grafing	1·05	0·80	0·87	0·87
Moosach b. München	1·01	0·80	0·78	0·78
Mühldorf	0·89	0·64	0·70	0·70
Neufahrn b. Freising	0·98	0·82	0·75	0·75
Neufahrn i. Niederbayern	0·86	0·74	0·64	0·64
Pasing	1·03	0·80	0·80	0·80
Pfronten	1·28	1·07	1·05	1·05
Radldorf	0·84	0·70	0·62	0·62
Rain	0·99	0·90	0·76	0·76
Regensburg	0·79	0·70	0·56	0·56
Röthenbach b. Lindau	1·31	1·10	1·08	1·08
Ruderatshofen	1·16	0·96	0·94	0·94
Ruhstorf	0·88	0·62	0·70	0·70
Schweinfurt Stadt	0·92	0·97	0·83	0·82
Schweinfurt Z.B.	0·93	0·97	0·83	0·82
Seeg	1·23	1·02	1·00	1·00
Seligenstadt b. Würzburg	0·98	0·98	0·84	0·84
Sonthofen	1·27	1·06	1·04	1·04
Straubing	0·83	0·68	0·60	0·60
Vohburg	0·90	0·81	0·67	0·67
Waldsassen	0·56	0·60	0·46	0·45
Weiler b. Kellmünz	1·20	1·02	0·98	0·98
Weissbach	1·27	1·07	1·04	1·04
Würzburg	0·98	0·98	0·84	0·84

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1735	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk)	Siehe die nachstehende Tabelle		a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. b) Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 33 (vergleiche den Nachtrag VII zu dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife)	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3 B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Oktober 1897	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach oder von	Kolin Oe.N.W.B. St.E.G.	Lobositz A.T.E. St.E.G.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Aitrang	1·34	1·32
Asch-Leeder	1·29	1·28
Bad Aibling	1·19	1·18
Bergtheim	1·22	1·12
Biessenhofen	1·32	1·31
Bobingen	1·24	1·22
Bodelsberg	1·41	1·40
Buchloe	1·28	1·26
Burgweinting	0·97	0·95
Dietmannsried	1·39	1·38
Donaustauf	0·98	0·96
Ebenhausen-Schäftlarn	1·22	1·21
Erding	1·19	1·18
Fischbach a. Inn	1 21	1·20
Gars	1·11	1·10
Grönenbach	1·39	1·37
Günzach	1·35	1·34
Heimenkirch	1·49	1·47
Heimertingen	1·37	1·35
Hergatz	1·47	1·46
Hohenfurch	1·31	1·30
Hohenschäftlarn	1·22	1·21
Immenstadt	1·43	1·42
Kaufbeuren	1·31	1·30
Kempten	1·39	1·38
Laufen	1·05	1·12
Mangolding	0·99	0·97
Markt Oberdorf	1·34	1·32
Memmingen	1·36	1·34
Moosach bei Grafing	1·24	1·23

Nach oder von	Kolin Oe.N.W.B. St.E.G.	Lobositz A.T.E. St.E.G.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Moosach bei München	1 15	1·14
Mühldorf	1·07	1·06
Neufahrn bei Freising	1·12	1·11
Neufahrn in Niederbayern	1·03	1·02
Pasing	1·17	1·16
Pfronten	1·44	1·43
Radldorf	0·99	0·98
Rain	1·16	1·14
Regensburg	0·96	0·94
Röthenbach bei Lindau	1·48	1·46
Ruderatshofen	1·33	1·32
Ruhstorf	1·07	1·06
Schweinfurt Stadt	1·18	1·08
Schweinfurt Z.B.	1·19	1·09
Seeg	1·39	1·38
Seligenstadt	1·24	1·14
Sonthofen	1·44	1·42
Straubing	0·97	0·96
Vohburg	1·07	1·05
Waldsassen	0·82	0·72
Weiler bei Kellmünz	1·38	1·36
Weissbach	1·44	1·42
Würzburg	1·24	1·14
	Kralup St.E.G.	
Laufen	0·86	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1736	**k. k. österr. Staatsbahnen**	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Holzstoff laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Frantschach-St. Gertraud	**Bad Tölz** **Feldkirchen** **Kempten** **Offingen**	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 16, Abteilung II, III und IV) des Oesterr.-Ungar.-Bayerisch. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	**Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg** Mark Abteilung II / III / IV 1·37 / 1·51 / 1·71 1·36 / 1·47 / 1·60 1·65 / 1·91 / 2·07 1·62 / 1·86 / 2·17		**Im Kartierungswege**		
1737	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Kokes	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere und Mähr.-Ostrau	**Feuerwerksanstalt (Sch.B.B.)**	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Adressierung der Sendungen an das k. und k. Militär-Aerar, von welchem dieselben bezogen werden müssen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Ausnahmetarif vom 1. Juni 1899 für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf		**920 Heller für 1000 kg**		**Im Kartierungswege**		
1738	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	beteiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle und Baumwollgarnabfälle	**Bremen (Hauptbhf.)** **Bremen (Freibezirk)** **Bremerhaven (Freihafenbhf.)** **Bremerhaven (Inlandshafen)** **Bremerhaven (Zollinlandsbhf.)** **Hamburg B. und Wilhelmsburg**	**Friedland i. B.**	**Bei Aufgabe von 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief**	**vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903**	Norddeutsch-Sächsischer Verband, Heft 1 und 2		**Mark** 1·96 2·14 1·79		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1739	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	**Pfeifenerde und Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), auch geschlemmt**	**Rudig k.k.St.B.** / **Karlsbad B.E.B., C.B., k.k.St.B., K.J.** (oder vice versa)	**Bock-Wallendorf (kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt)**	**Die Frachtsätze gelten: für den Artikel Pfeifenerde bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, für den Artikel Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen**	**vom 1. August 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Westdeutsch-Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**107 Pfennige** / **75 Pfennige**		**Im Kartierungswege**		
			Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), auch geschlemmt, in beliebiger Verpackung oder unverpackt	**Rudig k.k.St.B.**	**Bock-Wallendorf (kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt)**	**Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief**				**98 Pfennige**				
1740	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a und b der Güterklassifikation im Tarife, Teil I**	**Landskron**	**Strebichowitz-Winaritz**	**Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarif**	**Verschieden**	**82 Heller**		**Im Kartierungswege**		
1741	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	**Pottasche**	**Kolin Oe.N.W.B. und St.E.G.**	**Pürglitz k.k.St.B.**	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg / 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarife**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**87 Heller** / **107 Heller**		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1742	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Butter	Baranyavár-Monostor	Meidling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Eilgut	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	581 Heller inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		
1743	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien und Einrichtungs-, bezw. Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Klein-Skal	Vgl. Seite 29 des Nachtrages V zum Lokalgütertarife der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Pos. 95	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	Die im Nachtrage V, Pos. 95, Seite 29, gewährte Frachtermässigung			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 77 vom 9. Juli 1903	1633	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	Getreide etc.	Hödnitz (St.E.G.)	Chemnitz	Der Frachtsatz von 333 Pfg. ist auf 233 Pfg. richtig zu stellen	
						oder umgekehrt			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
34	Nr. 3 vom 6. Jänner 1903	237	Oesterr. Nordwestbahn	Nicht namentlich angeführt	Calcium-Carbid	Bosna-Brod	Bodenbach St.E.G. / Tetschen Oe.N.W.B. transit	10. August 1903	Die Verlautbarung ist durch das mit 1. Juli 1903 in Wirksamkeit getretene Heft 2 des Tarifes, Teil II, für den Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverband gegenstandslos geworden

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 85. **Wien, 28. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 14. Juli 1903,*) betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahnen von Neuhaus nach Wobratain, von Daudleb nach Rokitnitz und von Troppau nach Grätz.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Zum Zwecke der Sicherstellung einer schmalspurigen Lokalbahn von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Ober-Cerekwe—Weseli nach Wobratain, ferner einer normalspurigen Lokalbahn von der Haltestelle Daudleb der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Rokitnitz und einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Grätz wird die Regierung ermächtigt, Stammaktien der für diese Lokalbahnen zu bildenden Aktiengesellschaften in den nachstehenden Maximalbeträgen zu übernehmen, und zwar:

Neuhaus-Wobratain	K 245.000
Daudleb-Rokitnitz	K 610.000
Troppau-Grätz	K 132.000

Artikel II.

Die Festsetzung der näheren Modalitäten für die Zuwendung der im Artikel I angeführten Kapitalsbeiträge an die betreffenden Lokalbahn-Unternehmungen bleibt der Regierung vorbehalten, jedoch haben die Einzahlungen auf die vom Staate zu übernehmenden Stammaktien erst nach Vollendung und Inbetriebsetzung der betreffenden Lokalbahn gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen.

Artikel III.

Zur Bedeckung der im Artikel I angeführten Kapitalsbeiträge sind im Sinne der Bestimmungen im Artikel VIII des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, die zufolge Postnummer 11 des mit dem bezogenen Gesetze genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes bewilligten Kredite zu verwenden.

Artikel IV.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Ischl, am 14. Juli 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.

*) Enthalten in dem am 22. Juli 1903 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 149.

Gesetz vom 14. Juli 1903,*) betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Tarnopol nach Zbaraż.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Tarnopol der Staatsbahnen nach Zbaraż durch Konzessionserteilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Erteilung der Konzession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zu dem Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 1,635.000 in barem erforderlich ist, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von dem Königreiche Galizien aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen oder von einem dieser Teile allein ein Beitrag von mindestens K 855.000 zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie geleistet wird.

Die in vorstehendem behandelte Beitragsleistung kann in Stammaktien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Aktiengesellschaft refundiert werden, wobei für diese zum vollen Nennwerte zu berechnenden Titres Interkalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Konzessionserteilung für die im Artikel I bezeichnete Lokalbahn hat erst in jenem Zeitpunkte stattzufinden, in welchem nach dem Ermessen der Staatsverwaltung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapitale ausreichend gesichert und die Zeichnung der sämtlichen von den Interessenten zu übernehmenden Aktien, sowie die Einzahlung der auf diese Aktien in barem zu leistenden Beträge unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten erfolgt sein wird.

Artikel IV.

Bei der Ausführung des Artikels II haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1903, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbstalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel V.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, ausgeführt, und die fertige Bahn muss bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Konzessionär nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewertung der gegen Uebernahme von Stammaktien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit den Interessenten und, falls ein Einvernehmen nicht erreicht werden sollte, durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel VII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung des Konzessionärs geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch den Konzessionär zu vergüten sein.

Hierbei bleibt der die Betriebsführung auf der konzessionierten Bahn übernehmenden Staatseisenbahn-Verwaltung, insolange die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

---

*) Enthalten in dem am 22. Juli 1903 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 150.

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Ischl, am 14. Juli 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.

Gesetz vom 14. Juli 1903,+) betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Weizelsdorf nach Oberferlach.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, eine als normalspurige Lokalbahn herzustellende Abzweigung der im Baue befindlichen Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest von der Station Weizelsdorf nach Oberferlach unter den Bedingungen dieses Gesetzes auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen.

Artikel II.

Die Ausführung der im Artikel I bezeichneten Abzweigung darf nur in dem Falle stattfinden, wenn von dem Herzogtume Kärnten aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen Beiträge in der Höhe von K 300.000 à fonds perdu geleistet werden.

Artikel III.

Die Baukosten der den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Zweiglinie sind, insoweit sie nicht durch die im Artikel II angeführten Beiträge bedeckt erscheinen, zu Lasten der zufolge des mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes für die Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest bewilligten Kredite zu bestreiten.

Artikel IV.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahn wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Beschaffung der im Artikel II vorgesehenen Beitragsleistungen, dann zum Zwecke des Baues und der Instruierung der bezeichneten Bahnlinie, sowie von der bei den Grundeinlösungen auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel V.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildende Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben.

Artikel VI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Ischl, am 14. Juli 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.

Gesetz vom 15. Juli 1903,++) betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Krainburg nach Neumarktl.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Krainburg der Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach nach Neumarktl durch Konzessionserteilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Erteilung der Konzession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 1,750 000 in barem erforderlich ist, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

---

*) Enthalten in dem am 22. Juli 1903 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 151.

**) Enthalten in dem am 22. Juli 1903 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 152.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von dem Herzogtume Krain aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Beitrag von mindestens K 320.000 zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie geleistet werde.

Die im vorstehenden behandelte Beitragsleistung kann in Stammaktien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Aktiengesellschaft refundiert werden, wobei für diese zum vollen Nennwerte zu berechnenden Titres Interkalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Konzessionserteilung für die im Artikel I bezeichnete Lokalbahn hat erst in jenem Zeitpunkte stattzufinden, in welchem nach dem Ermessen der Staatsverwaltung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapital ausreichend gesichert und die Zeichnung der sämtlichen von den Interessenten zu übernehmenden Aktien, sowie die Einzahlung der auf diese Aktien in barem zu leistenden Beträge unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten erfolgt sein wird.

Artikel IV.

Bei der Ausführung des Artikels II haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbstalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel V.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, ausgeführt und die fertige Bahn muss bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Konzessionär nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewertung der gegen Uebernahme von Stammaktien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit den Interessenten und, falls ein Einvernehmen nicht erreicht werden sollte, durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel VII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung des Konzessionärs geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch den Konzessionär zu vergüten sein.

Hierbei bleibt der die Betriebsführung auf der konzessionierten Bahn übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung, insolange die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 15. Juli 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.

Gesetz vom 15. Juli 1903,*) betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Zwettl nach Martinsberg.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Zwettl der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl nach Martinsberg durch Konzessionserteilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

---

*) Enthalten in dem am 22. Juli 1903 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 153.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Erteilung der Konzession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 3,700.000 in barem erforderlich ist, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel III.

Für den Fall der Uebernahme und Durchführung der Konzession zum Baue und Betriebe der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn durch die Aktiengesellschaft der anschliessenden, gleichfalls die Staatsgarantie geniessenden Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl kann seitens der Regierung für das einheitliche Bahnunternehmen ein jährlicher Gesamtreinertrag garantiert werden, welcher der Summe der für jede einzelne der zu dem einheitlichen Bahnunternehmen vereinigten Bahnlinien staatlich gewährleisteten Reinerträgnisse entspricht.

In bezug auf die im Sinne der vorstehenden Bestimmung gebildete einheitliche Unternehmung sind, und zwar insbesondere bei der Ausgabe von Aktien und Obligationen, sowie bei sonstigen Rechtsgeschäften, welche in diesem Falle vorgenommen werden müssen, die in den Artikeln IV und V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen finanziellen Begünstigungen sinngemäss anzuwenden. Die in lit. d) des letztgenannten Artikels festgesetzte Steuer- und Gebührenbefreiung kommt der gedachten Unternehmung in dem Umfange zu, in welchem dieselbe für jede einzelne der vereinigten Bahnlinien konzessionsgemäss zugestanden worden ist. Hierbei ist das Gesamterträgnis der Aktiengesellschaft unter Anwendung eines bei der Konzessionserteilung zu vereinbarenden Teilungsschlüssels auf die einzelnen Linien aufzuteilen.

Artikel IV.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von dem Erzherzogtum Oesterreich unter der Enns aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Beitrag von mindestens K 750.000 zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie geleistet werde.

Die im vorstehenden behandelte Beitragsleistung kann in Stammaktien der die Ausführung der genannten Eisenbahn übernehmenden Aktiengesellschaft refundiert werden, wobei für diese zum vollen Nennwerte zu berechnenden Titres Interkalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Konzessionserteilung für die im Artikel I bezeichnete Lokalbahn hat erst in jenem Zeitpunkte stattzufinden, in welchem nach dem Ermessen der Staatsverwaltung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapitale ausreichend gesichert und die Zeichnung der sämtlichen von den Interessenten zu übernehmenden Aktien, sowie die Einzahlung der auf diese Aktien in barem zu leistenden Beträge unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten erfolgt sein wird.

Artikel V.

Bei der Ausführung des Artikels II haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbstalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel VI.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, ausgeführt und die fertige Bahn muss bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Konzessionär nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Artikel VII.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewertung der gegen Uebernahme von Stammaktien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit den Interessenten und, falls ein Einvernehmen nicht erreicht werden sollte, durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel VIII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung des Konzessionärs geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass

dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch den Konzessionär zu vergüten sein.

Hierbei bleibt der die Betriebsführung auf der konzessionierten Bahn übernehmenden Staatseisenbahn-Verwaltung, insolange die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Artikel IX.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 15. Juli 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.

Gesetz vom 15. Juli 1903,*) betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von einem geeigneten Punkte der bestehenden Bahnlinien nächst Lemberg über Winniki, Przemyślany, Brzeżany und Potutory nach Podhajce durch Konzessionserteilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Erteilung der Konzession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 12,000.000 in barem erforderlich ist, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von dem Königreiche Galizien aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Beitrag von mindestens K 3,500.000 in barem zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie geleistet wird.

Die im vorstehenden behandelte Beitragsleistung kann in Prioritäts- oder Stammaktien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Aktiengesellschaft refundiert werden, wobei für diese zum vollen Nennwerte zu berechnenden Titres Interkalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Konzessionserteilung für die im Artikel I bezeichnete Lokalbahn hat erst in jenem Zeitpunkte stattzufinden, in welchem nach dem Ermessen der Staatsverwaltung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapitale ausreichend gesichert und die Zeichnung der sämtlichen von den Interessenten zu übernehmenden Aktien, sowie die Einzahlung der auf diese Aktien in barem zu leistenden Beträge unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten erfolgt sein wird.

Artikel IV.

Bei der Ausführung des Artikels II haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbstalbahn mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabepost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabepost eingestellt werden.

Artikel V.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen drei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, ausgeführt und muss die fertige Bahn bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Konzessionäre nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

---

*) Enthalten in dem am 22. Juli 1903 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 154.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewertung der gegen Uebernahme von Stammaktien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit den Interessenten und, falls ein Einvernehmen nicht erreicht werden sollte, durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel VII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Konzessionäre zu vergüten sein.

Hierbei bleibt der die Betriebsführung auf der konzessionierten Bahn übernehmenden Staatseisenbahn-Verwaltung, insolange die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 15. Juli 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 8. Juli 1903,*) betreffend die Verlegung des Nebenzollamtes I. Klasse Oberndorf (zu Laufen in Bayern) nach Neu-Oberndorf.

Das Nebenzollamt I. Klasse Oberndorf (zu Laufen in Bayern) ist mit 30. Mai 1903 nach Neu-Oberndorf (Salzburg) verlegt worden.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 21. Juli 1903 ausgegebenen LXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 147.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. galizische Statthalterei hat den Baukonsens für die Erweiterung der Station Klecza górna der Bahnlinie Bielitz—Kalwarya im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 4. Juli dem Dr. Stefan Tóth de Simaház in Budapest und Konsorten für nachfolgend bezeichnetes Lokalbahnnetz, und zwar für
   a) eine von der Station Paks der Fehér-(Weissenburg-)Tolnaer Komitats-Lokalbahnen und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation abzweigende und diese in der Station Szegzárd mit der Linie Sárbogárd—Szegzárd—Báttaszék des Staatsbetriebes;
   b) eine von der Station Szegzárd aus die Linie a) in der Station Uj-Dombovár mit der Hauptlinie Budapest—Uj-Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume;
   c) eine von der Station Uj-Dombovár aus die Linien a) und b) in der Station Balaton-Földvár mit der Linie Budapest—Balaton-Földvár—Nagy-Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb

   auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 4. Juli dem Dr. Franz Dobosffy in Budapest und Konsorten für eine von der Station Huszt der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, eventuell von der Station Szolyva-Harsfalva oder auch von der Station Beregszász ausgehende, bis Dolha führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 9. Juli dem Budapester Eisenbahnbau-Unternehmer Béla Lakos und Konsorten für eine von der Station Ada der Bács-Bodroger Komitats-Lokalbahnen und der Station Ada der Theiss-Schiffahrt ausgehende und diese beiden Stationen im Bereiche des Komitates Bács-Bodrog in beiderseits transversaler Richtung
   a) einerseits über Tornyos-Puszta in der Station Bács-Topolya mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen,
   b) anderseits von der zukünftigen Station Tornyos-Puszta der Linie a) aus diese in der Station Csantavér mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen und mit der dort neu zu errichtenden Donau-Dampfschiffahrts-Umschlagsstation Csantavér verbindende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe

   auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Fahrbetriebsmittelvermehrung im Monate Juni 1903.) Der Bestand an Fahrbetriebsmitteln hat im Monate Juni 1903 folgende Vermehrung erfahren: An Lokomotiven wurden 6 Stück von der Staats-Maschinenfabrik abgeliefert, wodurch sich der Gesamtbestand auf 2633 Stück stellte. Es wurden ferner 7 Stück Personenwagen I. Klasse, welche mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit Dampfheizungseinrichtung, mit elektrischer Beleuchtungseinrichtung mittels Akkumulatoren, mit Seitengang versehen sind und auf zwei Achsen ruhen, sowie 11 Stück Personenwagen I./II. Klasse gleicher Konstruktion, 5 Stück vereinigte Post- und Eisenbahn-Kondukteurwagen, mit Handbremse, Westinghouse-Bremsleitung, kompletter Dampfheizungseinrichtung und Ofenbeheizungseinrichtung versehen, und 6 Stück zweiachsige Kondukteurwagen für Lastzüge, mit einstellbaren Vereinslenkachsen, Handbremse, Oelbeleuchtung und Ofenbeheizungseinrichtung versehen, zur Ablieferung gebracht, wodurch sich

der Bestand an zur Personenbeförderung geeigneten Wagen auf 7364 Stück erhöhte. Schliesslich wurden 45 Stück zweiachsige Obsttransportwagen mit je 10 t Tragfähigkeit, mit einstellbaren Vereinslenkachsen, Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, Hardy-Bremsleitung und Dampfheizungsleitung versehen, und 85 Stück zweiachsige offene hochbordige Lastwagen ohne Bremse mit je 15 t Tragfähigkeit und einstellbaren Vereinslenkachsen abgeliefert. Durch diese Neueinlieferungen erhöhte sich der Gesamtbestand an Lastwagen auf 64.870 Stück, worunter 300 Stück sogenannte „ablösbare" Leihwagen mitinbegriffen sind.

Zweitklassige Eisenbahn Budapest (Ó-Buda [Altofen]) —Dorog—Esztergom (Gran). (Einführung des elektrischen Betriebes.) Wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, wurde der Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Bewilligung erteilt, im Bereiche der 51 km langen Teilstrecke Ó-Buda (Altofen)—Dorog für den Verkehr von Personen- und Güterzügen den elektrischen Betrieb einzuführen, dessen Erfolge für die in Aussicht genommene Umwandlung von Hauptbahnen auf elektrischen Betrieb massgebend sein werden.

Waldbahn Borossebes-Buttyn—Paisa. (Eröffnung.) Die von der Station Borossebes der Flügelbahn Borossebes-Buttyn—Menyháza der Linie Arad—Borossebes-Buttyn—Bród ausgehende, bis zu den Waldschlägen und Sägewerken im Paisa-Reviere führende Waldindustriebahn wurde am 7. Juli 1903 dem Betriebe übergeben.

Waldbahn mit elektrischem Betriebe von Kolozsvár (Klausenburg) auf die Gyaluer Alpe. (Ausbau.) Die Direktion der von Kolozsvár aus bis zur Gyaluer Alpe führenden Strassenbahn hat die Fortsetzung der Linie in einer Länge von 24 km bis zu den auf der Höhe des Quellengebietes der Hideg-Szamos (Kalte Szamos) gelegenen Sägewerken, sowie die Einführung des elektrischen Betriebes im Bereiche der Gesamtlinie beschlossen.

Ausland.

Preussen. (Einteilung verstaatlichter Privatbahnen zu den Eisenbahn-Direktionen.) Die vom preussischen Staate erworbenen Privatbahnen, und zwar die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, die Altdamm-Kolberger Eisenbahn, die Stargard-Cüstriner Eisenbahn, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und die Ostpreussische Südbahn sind am 1. Juli 1903 von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung übernommen und den bestehenden kgl. preussischen Eisenbahn-Direktionen wie folgt zugeteilt worden:

Erworbene Privatbahn:	Eisenbahn-Direktion, welche die Verwaltung übernimmt:
1. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.	1. Eisenbahn-Direktion in Danzig.
2. Altdamm-Kolberger Eisenbahn.	2. Eisenbahn-Direktion in Stettin.
3. Stargard-Cüstriner Eisenbahn:	3.
a) Strecke Stargard—Pyritz—Jädickendorf;	a) Eisenbahn-Direktion in Stettin;
b) Strecken Arnswalde—Glascow—Cüstrin und Pyritz—Glascow.	b) Eisenbahn-Direktion in Bromberg.
4. Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.	4. Eisenbahn-Direktion in Altona.
5. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn:	5.
a) Strecke Dortmund — Lüdinghausen;	a) Eisenbahn-Direktion in Essen a. d. R.;
b) Strecke Lüdinghausen—Gronau.	b) Eisenbahn-Direktion in Münster i. W.
6. Ostpreussische Südbahn.	6. Eisenbahn-Direktion in Königsberg i. Pr.

An demselben Tage ist die Verwaltung der Strecke Oberhausen—Dorsten von der Eisenbahn-Direktion in Münster i. W. auf die Eisenbahn-Direktion in Essen a. d. R. übergegangen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 6. Juni 1903 mit 40 Passagieren und 5220 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 91 Tonnen nach Fiume und 2324 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 2 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus Kobè: 125.000 kg Kupfer (wovon 25.000 kg für Fiume); aus Yokohama: 36.000 kg Fischtran; aus Hongkong: 17.143 kg; aus Penang: 10.140 kg Pfeffer; aus Singapore: 212.570 kg (wovon 50.800 kg für das Ausland); aus Colombo: 340.186 kg (wovon 12.088 kg für das Ausland); aus Bombay: 4,047.457 kg (wovon 66.185 kg für Fiume und 2,260.825 kg für das Ausland); aus Malabar: 50.597 kg; aus Karachi: 367.720 kg und aus Suez: 13.259 kg Gummi. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 5,240.202.

Beschränkungen des Schiffsverkehres bei Krems. Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat über den Schiffsverkehr bei Krems mit Rücksicht auf die in der Zeit vom 13. Juli bis 22. August nebst den Brückenschlagübungen des k. u. k. Pionier-Bataillons Nr. 5 auch gleichzeitig stattfindenden Detailübungen im Wasserdienste des k. u. k. Pionier-Bataillons Nr. 11 nachfolgende Massnahmen angeordnet:

Die in Dürnstein ausgesteckte Fahne dient als Aviso für die stattfindenden Uebungen. Ausserdem wird noch in der Mitte des dritten Brücken-Stromfeldes vom linken Ufer der Strassenbrücke Stein-Mautern während der jeweiligen Dauer der Uebungen des Pionier-Bataillons Nr. 11 eine blauweisse Fahne ausgesteckt werden. Diese Fahne soll die stromabwärts verkehrenden Ruderschiffe und Flösse darauf aufmerksam machen, dass nauwärts der Strassenbrücke am rechten Ufer Pionierübungen stattfinden und diese Fahrzeuge zur erhöhten Vorsicht mahnen.

Da anlässlich von Baggerungen, welche die Donauregulierungs-Kommission unterhalb der Steiner Brücke vornehmen lässt, die erste und zweite Durchfahrtsöffnung, vom linken Ufer aus gezählt, in der Naufahrt nicht zur Durchfahrt benützt werden können, darf die Durchfahrt in der angegebenen Zeitperiode, insoweit Pionierübungen stattfinden, nur in der dritten Brückenöffnung vom linken Ufer, und zwar linksseits der Fahne, stattfinden.

Die bei der Landungsbrücke in Mautern anlegenden Personenschiffe haben mit Rücksicht auf die unmittelbare Nähe der übenden Abteilungen, insbesondere auf die jeweilig im Bau begriffenen Kriegsbrücken mit grösster Vorsicht zu landen und den Weg zur, bezw. von der Landungsbrücke derart zu wählen, dass jede Gefahr ausgeschlossen bleibt.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Absdorf-Stockerau. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 1. Juli 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Herrn k. k. Regierungsrates Dr. Siegfried Werner und im Beisein des vom k. k. Eisenbahnministerium als Regierungsvertreter entsendeten k. k. Ministerial-Vizesekretärs Tullius Krauss die konstituierende Generalversammlung der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Absdorf-Stockerau" statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre der Gesellschaft teil, welche im eigenen, bezw. Vollmachtsnamen 2269 Stück gesellschaftlicher Aktien mit zusammen 453 Stimmen vertraten. Zum Schriftführer für die Verhandlung wurde Herr Fritz Hamburger und zu Protokollsverifikatoren, welche gleichzeitig als Stimmenzähler tätig waren, wurden die Herren Julius Schaumann und Ignaz Weineck per acclamationem gewählt. Ueberdies wurde der Versammlung behufs Beglaubigung des Verhandlungsprotokolles im Sinne des § 6 der Statuten ein k. k. Notar beigezogen. Nach Feststellung der ordnungsmässigen Einberufung der konstituierenden Generalversammlung nach Vorschrift der Statuten und nach Konstatierung der Beschlussfähigkeit der Versammlung machte der Vorsitzende Mitteilung über die von seiten des k. k. Ministeriums des Innern erfolgte Genehmigung der Gesellschaftsstatuten, welche von der Generalversammlung anzunehmen und anzuerkennen sein werden, und legt weiters der Versammlung die Konzessionsurkunde vom 11. Oktober 1902, R.-G.-Bl. Nr. 202, samt Konzessionsprotokoll und Beilagen, sowie sonstige Akten vor, aus welchen die Rechte und Verbindlichkeiten der Konzessionäre, sowie alle denselben

zugestandenen Begünstigungen zu entnehmen sind, in welche die genannte Aktiengesellschaft als Rechtsnachfolgerin einzutreten hat. Die Generalversammlung nimmt diese Mitteilungen zur genehmigenden Kenntnis. Der Vorsitzende legt sodann den Nachweis über die nach § 5 der Statuten zur Konstituierung der Gesellschaft erforderliche Zeichnung des Aktienkapitales, sowie die amtliche Bestätigung über die erfolgte Einzahlung auf das Aktienkapital vor. In betreff der Anzahl der zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrates beschliesst die Generalversammlung über Antrag des Vorsitzenden, dass 5 Mitglieder zu wählen seien, so dass der gesellschaftliche Verwaltungsrat mit Hinzurechnung der nach § 28 der Statuten von der Regierung und dem Landesausschusse delegierten Mitglieder aus 9 Mitgliedern besteht. Zu Mitgliedern des Verwaltungsrates wurden hierauf von der Generalversammlung per acclamationem gewählt: Julius Schaumann, Bürgermeister in Stockerau; Ignaz Weineck, Oberdirektor der Sparkassa in Stockerau; Dr. Michael Ecker, k. k. Notar in Stockerau; Karl Ihn, Bürgermeister in Hausleithen, und Fritz Hamburger, Fabrikant in Wien. Die vorgenannten Herren nehmen die auf sie gefallene Wahl an. Seitens der k. k. Regierung wurden Franz Schäffer, k. k. Ministerialrat i. R., Konrad Felgel, k. k. Oberinspektor i. R., und Dr. Siegfried Werner, k. k. Regierungsrat, seitens des niederösterreichischen Landesausschusses Dr. Robert Pattai, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, als Mitglieder in den Verwaltungsrat ernannt. Nach Schluss der konstituierenden Generalversammlung fand die konstituierende Sitzung des Verwaltungsrates statt. In dieser wurden Bürgermeister Julius Schaumann zum Präsidenten und Sparkassa-Oberdirektor Ignaz Weineck zu dessen Stellvertreter gewählt. [E.-M.-Z. 30.321.]

Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 19. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Johann Poschacher Edlen v. Arelshöh und im Beisein des Ministerialsekretärs Dr. Hans Gaber in Vertretung des landesfürstlichen Kommissärs die diesjährige 4. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 5 Aktionäre teil, welche 2095 Aktien mit 419 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 172.787·55 (gegen K 166.648·90 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 1419·93 (gegen K 1767·41), die Fruktifikationszinsen K 5967·04 (gegen K 3105·11), die Betriebsausgaben K 131.194·58 (gegen K 136.203·29), die sonstigen Auslagen K 26.598·78 (gegen K 27.556·37), die sozietären Ausgaben K 5849·25 (gegen K 9655·53) und der verfügbare Jahresertrag K 16.531·91 (gegen K 1893·77 Nettoabgang im Jahre 1901). Da der Prioritätendienst K 114.539·14 (gegen K 114.539·14), der Hypothekardienst K 16.683·33 (gegen Kronen 2695) beanspruchte, beträgt das zu gleichen Teilen von Staat und Land zu tragende Erfordernis K 114.690·56 (gegen Kronen 119.127·91). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt, womit die Generalversammlung schloss. In der darauffolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Hofrat Johann Poschacher Edler v. Arelshöh neuerlich zum Präsidenten und Landtagsabgeordneter Dr. Franz Keil neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 29.012.]

Unterkrainer Bahnen. (Generalversammlung.) Am 20. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Exzellenz Josef Freiherrn v. Schwegel und im Beisein des Ministerialsekretärs Dr. Paul Hopfgartner in Vertretung des landesfürstlichen Kommissärs die diesjährige 9. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Unterkrainer Bahnen statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 28.036 Aktien mit 2801 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 1,351.402·45 (gegen K 1,323.632·67 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 5363·55 (gegen K 4901·18), die Betriebsausgaben K 622.283·35 (gegen K 648.123·24), die sonstigen Auslagen K 72.073·75 (gegen K 72.170·80) und der Reinertrag K 662.408·90 (gegen K 608.239·81). Da der Prioritätendienst K 508.222·35 (gegen K 520.413·29) erforderte, verblieben zur Verfügung der Generalversammlung K 154.186·55 (gegen Kronen 87.826·52 im Jahre 1901). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner beschloss die Generalversammlung, von dem Ueberschusse per K 154.186·55 K 13.484·36 zur Abstattung der vierprozentigen Zinsen pro 1902 für den noch aushaftenden Teil der in den Jahren 1896 bis 1899 aufgelaufenen Garantieschuld an das Land Krain und K 140.702·19 zur weiteren Rückzahlung auf diese Schuld zu verwenden. In den Verwaltungsrat wurden mit dreijähriger Funktionsdauer Josef Freiherr v. Schwegel wieder- und mit einjähriger Dauer Rudolf Schadinger neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Exzellenz Josef Freiherr von Schwegel neuerlich zum Präsidenten und Hofrat Ignaz Konta neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 32.354.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des XC. Stückes.) Das am 26. Juni 1903 herausgegebene XC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1216: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. Juni 1903, Z. 28.567, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des XCI. Stückes.) Das am 30. Juni herausgegebene XCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1217: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 20. Juni 1903, Z. 10.624/X, betreffend veterinärpolizeiliche Vorschriften bezüglich des Verkehres mit Spanferkeln.

Nr. 1218: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 16. Juni 1903, Z. 75.768, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien nach Ziersdorf, Sitzendorf und Schwechat in Niederösterreich.

Nr. 1219: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 14. Juni 1903, Z. 74.402, betreffend Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

— (Inhalt des XCII. Stückes.) Das am 2. Juli herausgegebene XCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1220: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Juni 1903, Z. 28.850, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Grenzbezirke Volosca (Küstenland) nach Kroatien-Slavonien.

Nr. 1221: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Juni 1903, Z. 28.678, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

— (Inhalt des XCIII. Stückes.) Das am 3. Juli herausgegebene XCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1222: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Juli 1903, Z. 29.481, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Grenzbezirke Rann in Steiermark nach Kroatien-Slavonien.

Nr. 1223: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. Juni 1903, Z. 139.641, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XCIV. Stückes.) Das am 4. Juli herausgegebene XCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1224: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 26. Juni 1903, Z. 12.087, betreffend Massregeln gegen die Schweinepest.

Nr. 1225: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 28. Juni 1903, Z. 12.321, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Italien auf Alpenweiden in Kärnten.

— (Inhalt des XCV. Stückes.) Das am 7. Juli herausgegebene XCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1226: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 26. Juni 1903, Z. 81.973, betreffend die Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

Nr. 1227: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Juli 1903, Z. 28.185/03, betreffend das Einfuhrverbot für Pferde, Grosshornvieh und Schweine aus den Bezirken Kotzman, Radautz und Czernowitz nach Rumänien.

— (Inhalt des XCVI. Stückes.) Das am 9. Juli herausgegebene XCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1228: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 4. Juli 1903, Z. 13.535, betreffend das Ein- und Ausfuhrverbot für lebende Schweine aus dem politischen Bezirke Gottschee.

— (Inhalt des XCVII. Stückes.) Das am 10. Juli herausgegebene XCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1229: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Juli 1903, Z. 30.640, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des XCVIII. Stückes.) Das am 13. Juli herausgegebene XCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1230: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Juli 1903, Z. 30.641, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slavonien.

Nr. 1231: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 8. Juli 1903, Z. 146.721, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XCIX. Stückes.) Das am 14. Juli herausgegebene XCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1232: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 9. Juli 1903, Z. 88.384, betreffend Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

Nr. 1233: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Agram vom 30. Juni 1903, Z. 50.856, betreffend die Bestimmung der Stationen Petrinja und Glina als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

— (Inhalt des C. Stückes.) Das am 15. Juli herausgegebene C. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1234: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. Juli 1903, Z. 130.555, betreffend die Bestimmung der Stationen Neupaka und Ledeč als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte, sowie Auflassung der Ein- und Ausladestation Neustraschitz.

— (Inhalt des CI. Stückes.) Das am 16. Juli herausgegebene CI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1235: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Juli 1903, Z. 31.997, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren aus Ungarn.

Nr. 1236: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. Juli 1903, Z. 148.512, betreffend die Schliessung der sächsischen Vieheinbruchstationen Wittigsthal und Klingenthal.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigung des Tarifes, Teil I, Abteilung B, und des Tarifes, Teil II, Heft 2.

In der zweiten Zeile der Ziffer 49 der Bemerkungen zum italienischen Stationsverzeichnisse (Tarif, Teil I, Abteilung B, Seite 190) sind die Worte „(inkl. Fahrzeuge, aber exkl. Tiere)" zu streichen und ist hierfür zu setzen: „(Fahrzeuge inklusive Holztransporte und Tiere exklusive)".

Im Tarife, Teil II, Heft 2, ist auf Seite 39 in der dritten Zeile von oben nach dem Worte „Lebensmitteln", ferner auf Seite 44 in der zweiten Zeile von oben nach den Worten „sauren Südfrüchten" einzuschalten: „italienischer Herkunft".

Wien, am 21. Juli 1903. [750]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1897.

Die Schnittafel A ist auf Seite 24 wie folgt zu ergänzen:

Von	bis zum Schnittpunkte							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Kilometer							
Stams	—	—	—	—	—	—	108	195

Wien, am 21. Juli 1903. [751]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer und Aufhebung bestehender Tarifsätze.

Mit 10. August 1903 gelangen direkte Personenzugs-Fahrpreise II. und III. Klasse für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt, ferner direkte Gepäckstaxen von München Z.-B. nach St. Margrethen zur Einführung.

Dagegen werden mit 1. Oktober 1903 die Fahrpreise für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt von München Z.-B. nach Einsiedeln aufgehoben.

Wien, am 22. Juli 1903. [752]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. August 1903 werden in dem obgenannten Verkehre für alle Züge gültige Rückfahrkarten I., II. und III. Klasse von Bregenz nach München Z.-B., ferner Personenzugskarten II. Klasse für einfache Fahrt und II. und III. Klasse für Hin- und Rückfahrt von Hopfgarten nach München Z.-B., endlich kombinierte Fahrkarten II. Klasse für einfache Fahrt von Imst nach München Z.-B. eingeführt.

Näheres ist aus dem bei den Fahrkartenschaltern ausgehängten Fahrpreistabellen zu entnehmen.

Wien, am 20. Juli 1903. [753]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Eisenau für die Abgabe von Bier und die Aufgabe von leeren Bierfässern.

Die bislang für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen eingerichtete Personenhaltestelle Eisenau wird am 1. August 1903 auch für die Abgabe von Biersendungen und die Aufgabe von Sendungen leerer Bierfässer als Eil- oder Frachtstückgut eröffnet.

Die für Eisenau bestimmten Biersendungen müssen jedoch in den Aufgabsstationen frankiert werden.

Czernowitz, im Juli 1903. [754]

K. k. Betriebsleitung.

Rheinisch-Westfälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. August 1903 gelangen im Verkehre von Offenbach über Aschaffenburg — Passau nach Wien direkte, für alle Züge gültige Fahrpreise III. Klasse einfacher Fahrt und I./III. Klasse Hin- und Rückfahrt zur Einführung.

Wien, am 20. Juli 1903. [755]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Hilfsroute für die ausschliesslich über Spytkowice—Skawce instradierenden Güter.

Für die Dauer der durch Hochwässerschäden verursachten Verkehrsstörung auf den Teilstrecken Spytkowice—Wadowice und Wadowice—Skawce der Lokalbahn Trzebinia-Skawce werden jene nach dem Bekanntwerden der Verkehrsstörung aufgelieferten Eil- und Frachtgüter, welche ausschliesslich über Spytkowice—Skawce befördert werden sollen, unter Anwendung der für den unterbrochenen Weg gültigen Frachtsätze über Skawina geleitet.

Die Lieferfrist wird über Skawina ermittelt.

Wien, am 21. Juli 1903. [756]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Uebernahme unverpackter Hohlglas- und Thonwaren zur Beförderung als Stückgut.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege werden im Lokalverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen Hohlglaswaren der Pos. H—15, lit. c), und Thonwaren der Pos. T—21, lit. b), Ziffer 1, der Güterklassifikation des Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen unter folgenden Begünstigungen zur frachtgutmässigen Beförderung als Stückgut angenommen:

a) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht nach Klasse II.

Diese Frachtberechnung erfolgt insolange, als sich die Fracht für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Klasse A nicht billiger stellt.

b) Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen.

Wien, am 22. Juli 1903. [757]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

24. Juli. Mit Zug Nr. 811 am 26. Juli wurde der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr mit Umsteigen, bezw. Uebertragen des Gepäckes und der Eilgutstücke in der Teilstrecke Friedeberg—Haugsdorf-Weidenau wieder aufgenommen; zur Beförderung werden nur ermässigtes Eilgut im Höchstgewichte von 25 kg, sowie Gepäck im Höchstgewichte von 50 kg pro Kollo zugelassen. Am gleichen Tage wurde in der Strecke Haugsdorf-Weidenau—Weidenau Stadt der normale Verkehr wieder aufgenommen.

Bis auf weiteres verbleibt noch der Gesamtverkehr in der Strecke Niklasdorf—Zuckmantel, der Schnellzugsverkehr in der Strecke Jägerndorf—Ziegenhals und der Güterzugsverkehr in der Strecke Hennersdorf—Ziegenhals eingestellt.

Ausland.

Norddeutsch - Sächsischer Verkehr. (Einführung neuer Ausnahmetarifsätze etc.) Im obgenannten Verkehre treten am 1. August 1903 in Kraft:

1. ein Ausnahmetarifsatz für die Beförderung von Giessereiroheisen im Verkehre von Georgsmarienhütte nach Luka i. S.-A. (Ausnahmetarif 8 des Tarifheftes 1);
2. Ausnahmetarifsätze für die Beförderung roher Baumwolle u. s. w. von Hamburg, Bremen und Bremerhaven nach der Station Friedland i. B. der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Ausnahmetarif H der Tarifhefte 1 und 2);
3. Frachtsätze für die Beförderung lebender Tiere im Verkehre zwischen den Stationen Bramstedt und Kaltenkirchen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn einerseits und einer Anzahl Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen anderseits.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Grenzverkehr, Tarifheft 1. (Einbeziehung der Station Hartlieb etc.) Mit dem 20. Juli n. St. 1903 wurde die Station Hartlieb des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 30 für Holz aufgenommen. Ferner wurden mit demselben Tage Frachtsätze für den Verkehr von Schaffhausen, Station der Badischen Staatseisenbahnen, nach Kattowitz transit zur Ausfuhr nach Russland eingeführt.

Das Nähere ist bei den beteiligten Verwaltungen zu erfahren.

Oberschlesisch - Berlin - Stettiner Kohlenverkehr. Gruppe II/III. (Einbeziehung der Station Magerviehhof.) Vom 15. Juli 1903 ab wurde die Station Magerviehhof des Direktionsbezirkes Berlin in den oben genannten Verkehr einbezogen.

Ostdeutscher Gütertarif I/II. (Einbeziehung der Stationen Brieg und Neisse.) Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1903 wurden in die Seehafen-Ausnahmetarife E und E 2 die Stationen Brieg und Neisse als Versandstationen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Gruppentarif I und Ostdeutscher Gütertarif I/II. (Einführung direkter Ausnahmesätze für die Station Thorn Uferbahn.) Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1093 erhielt die Station Thorn Uferbahn direkte Ausnahmesätze in demselben Umfange, wie sie für Thorn Hauptbahnhof bestehen.

Die Bestimmung, betreffs Erhebung der besonderen Betriebsgebühr, bleibt hierdurch unberührt. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungs- und Auskunftsstellen.

Deutschland. (Tarifermässigung für Export-Grubenholz.) In Uebereinstimmung mit dem vom Landeseisenbahnrate in der Sitzung vom 27. Juni 1903 abgegebenen Gutachten ist die Einführung eines Ausnahmetarifes für Grubenholz von Oberschlesien nach den deutschen Nord- und Ostseehafenstationen zur Ausfuhr über See in das Ausland auf der Grundlage der um 40 Prozent ermässigten Frachtsätze des Rohstofftarifes für die Zeit vom 1. Juli 1903 bis auf weiteres genehmigt.

Als Versandstationen sind in den Ausnahmetarifen solche aufgenommen, auf denen das aus den Schnee- und Windbruchgebieten stammende Grubenholz voraussichtlich zur Aufgabe gelangen wird. [„Oesterr.-ungar. Konsular-Korrespondenz.“]

Schweizer Bahnen. (Aenderung der Minimaltaxen im Tarife für den Transport von lebenden Tieren in Eil- und gewöhnlicher Fracht vom 1. April 1890.) Laut Absatz 2 von Ziffer 3 der Bestimmungen des obgenannten Tarifes beträgt das Taxminimum im internen Verkehre der einzelnen Transportunternehmungen je nach ihren Konzessionen 25 oder 40 Cts. pro Sendung.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 an wird sowohl für den internen Verkehr der Schweizerischen Bundesbahnen, als der Regionalbahn Pruntrut-Bonfol, der Regionalbahn des Traverstales, der Bière-Apples-Morges- und Apples-L'Isle-Bahn und der Visp-Zermatt-Bahn die Minimaltaxe allgemein auf 25 Cts. pro Sendung festgesetzt.

Im direkten Verkehre dieser Bahnen unter sich und mit den übrigen am genannten Tarife beteiligten schweizerischen Bahnen, desgleichen im internen Verkehre der Bulle-Romont-Bahn kommt die Minimaltaxe von 40 Cts. pro Sendung fernerhin zur Anwendung.

Staatsbahnwechselverkehre I und II/V, Magdeburg-Halle - Sächsischer und Magdeburg - Halle - Bayerischer Verkehr. (Einbeziehung der Station Bergwitz.) Vom 15. Juli 1903 ab wurde Bergwitz als Versandstation in den allgemeinen Ausnahmetarif für Brennstoffe einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr und Ostdeutscher Privatbahnverkehr. (Einführung ermässigter Frachtsätze für Holz des Spezialtarifes II etc.) Am 15. Juli 1903 kommen im Verkehre mit den Stationen der Strecke Pyritz—Stargard i. Pomm. und Kolberg—Güldenhagen ermässigte Frachtsätze für Holz des Spezialtarifes II zur Einführung. Mit dem gleichen Zeitpunkte wird die für die Stargard-Küstriner Eisenbahn im Rohstofftarife zu Ziffer 6 des Ostdeutschen Privatbahntarifes vorgesehene Ausnahme aufgehoben. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1711	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht oder Bindfaden verbundenes Schilfrohr)	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 6 (Ausnahmetarif Nr. 64) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach oder von	Germersheim Mark für 100 kg
1. Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen:	
Budapest*)	2·36
Ersekujvár	2·33
Györ	2·11
Hegyeshalom	2·05
Komárom	2·18
Moson-Magyar-Óvár	2·05
Pándorf	2·05
Udvard	2·35
2. Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn:	
Csorna	2·04
Eszterháza	1·98
Györ	2·11
Kapuvár-Gartha	2·—
Sopron	1·93
Vulka-Pordány	1·89
3. Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:	
Balaton-Szt. György	2·36
Budapest d. v.	2·36
Dinnyés	2·36
Fonyód-Fürdötelep	2·36
Mariatelep	2·36
Nagy-Kanizsa	2·36
Sió-Fok	2·36
Sopron	1·93
Szántód	2·36
Tétény	2·36

*) Gültig für Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros und Budapest-nyugoti p. a.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1745	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Porzellan in jeder Verpackung im Verkehre aus Oesterreich	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. August 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif Nr. 18 des Tarifes für den Rhein- und Main Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Eigentumsbahn	Nach Frankfurt a. M. Hafen a)	b)	Gustavsburg trs. a)	b)	Mainz (Hafen) Kastel (Hafen) a)	b)	Mannheim trs. Ludwigshafen trs. a)	b)
		Frachtsätze für 100 kg in Mark							
Aich-Pirkenhammer	k.k.St.B.	2·10	1·43	2·21	1·50	2·23	1 51	2·30	1·56
Alt-Rohlau	„	2·02	1·39	2·13	1·46	2·15	1·47	2·22	1·52
Buchau	„	2·92	2·30	3·03	2·37	3·05	2·38	3·13	2·44
Chodau	B.E.B.	1·91	1·28	2·02	1·35	2·04	1·36	2·11	1·42
Elbogen	k.k.St.B.	2·02	1·40	2·13	1·47	2·15	1·48	2·23	1·54
Karlsbad	B.E.B.	1·97	1·34	2·08	1·41	2·10	1·42	2·17	1·47
Karlsbad Zentralbhf.	k.k.St.B.	2·07	1·41	2·18	1·48	2·20	1·49	2·27	1·54
Merkelsgrün	„	2·21	1·56	2·32	1·63	2·34	1·64	2·42	1·70
Schlaggenwald	„	2·10	1·48	2·21	1·55	2·23	1·56	2 31	1·62

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1746	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Piła-Jaworzno	Kohle der Pos. K—25 der Güterklassifikation	Jaworzno	Kąty	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. der Empfänger zu besorgen	Vom Tage der Betriebseröffnung der Fortsetzungsstrecke bis Jaworzno-Stadt bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	16	15	1	Im Kartierungswege		
					Chrzanow				17	15	2			
1747	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 10 b (frisches Obst, verpackt) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für α) mindestens 5.000 kg β) „ 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 6, vom 1. Dezember 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach	Von: Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen — Ruma α	Ruma β	Ujvidék α	Ujvidék β	Vinkovci α	Vinkovci β	Zsidovin α	Zsidovin β
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
1. Binnenstationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen:								
Chemnitz	593	564	569	540	581	552	609	580
Dresden-Altstadt*)	543	519	519	495	531	507	559	535
Dresden-Friedrichstadt*)	544	520	520	496	532	508	560	536
Dresden-Neustadt*)	543	519	519	495	531	507	559	535
2. Sächsisch-Preussische Wettbewerbsstationen:								
Leipzig (Bayr. und Dresdn. Bhf.), S.St.B.*), Leipzig-Connewitz*), Leipzig-Stötteritz*), Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.), Pr.St.B.*), Leipzig-Eutritzsch*)	622	590	598	566	610	578	638	606

*) Vergleiche besondere Bestimmungen im Teil II — Gemeinschaftliches Heft — unter II B 7 A

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1748	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegte, unverpackt oder in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Ungvár	Nürnberg Nordbahnhof	a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark ad a) 5·55 b) 2·97		Im Kartierungswege		
					Nürnberg Nordostbahnhof					a) 5·54 b) 2·96				
					Nürnberg Ostbahnhof					a) 5·53 b) 2·95				
					Nürnberg Rangierbahnhof					a) 5·51 b) 2·94				
					Nürnberg Zentralbahnhof					a) 5·52 b) 2·94				
1749	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spat laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Wolfach oder umgekehrt	Laase	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 69), des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Es besteht kein direkter Frachtsatz	2·44 Mark		Im Kartierungswege		
1750	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Devecser	Wien K.F.N.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufrechthaltung der für ermässigtes Eilgut bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Kartierungsfrachtsätze für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. März 1903	Besteht kein direkter Frachtsatz	333 Heller inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1751	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt	Preschen (A.T.E.)	Bedekovcina (Lokalbahn Csáktornya-Zágráb)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 3, für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	227 Heller inkl. ungar. Steuer	222 Heller inkl. ungar. Steuer	5 Heller	Im Kartierungswege		
1752	**Südbahn-Gesellschaft**	-	Schotter aus der Pos. 8—55 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Reichenburg	Verladegeleise bei Wächterhaus Nr. 68 zwischen Nagy-Gorica und Lekenik	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Direkter Frachtsatz besteht keiner	35 Heller einschl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		
1753	**Böhmischen Nordbahn**		Bier in Fässern	Schluckenau	Langenau	Aufgabe als Frachtgut in jedem Quantum	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	Stückgut 56 Wagenladung 50	35 *)	21 15	Im Kartierungswege		*) Bei unentgeltlicher Rückbeförderung der leeren Gefässe, welche lediglich unter Anrechnung der tarifmässigen Manipulations- und sonstigen Nebengebühren erfolgt
					Röhrsdorf				Stückgut 47 Wagenladung 43	29 *)	18 14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1754	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes a (Stamm- und Stangenholz etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Chodau (B.E.B. und k.k.St.B.)	Chemnitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. März 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	63 Pfennig		Im Kartierungswege		
1755	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Zucker der Pos. Z—8 a, b und d der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Jänner 1902	Kunzendorf	Mähr.-Ostrau bezw. vice versa	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis 31. August 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1903	Heller 16	15	1	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Kunzendorf auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und bei den Sendungen nach Kunzendorf als Absenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			a) Kohlen, mineralische b) Koks	Ostrau-Witkowitz	Kunzendorf	ad a) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, ad b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 126	120	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1756	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel	den im Ungarisch-Deutschen Viehtarife vom 1. April 1895 und den dazu gehörigen Nachträgen II und III, gültig vom 1. November 1901, bezw. vom 1. April 1903, enthaltenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Coepenik	Einhaltung der im Ungarisch-Deutschen Viehtarife betreffs der Beförderung von lebendem Geflügel, bezw. betreffs der Beförderung der Tierbegleiter enthaltenen Tarifbestimmungen	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr, gültig vom 1. April 1895		Die im Verkehre zwischen den in der Rubrik 5 genannten Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen mit der Station Erkner bestehenden Frachtsätze		Im Kartierungswege		Als Fahrgeld für einen Tierbegleiter für die Hinfahrt von den in der Rubrik 5 genannten ungarischen Stationen nach Coepenik gelangen die im Verkehre von den vorgenannten ungarischen Stationen nach Erkner vorgesehenen Fahrgelder, erhöht um 28 Pfennig, zur Erhebung
1757	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 6 (Getreide, Hülsenfrüchte etc.) des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes, Teil II, Heft 1	Hödnitz oder vice versa	Braunschweig (Hauptbhf.) Braunschweig (Ostbhf.) Cassel (Ober- u. Unterstadt) Cassel (Rangierstation) Cöthen Dessau Eisenach Erfurt Göttingen Gotha (Hauptbhf.) Magdeburg (alle Bahnhöfe) Naumburg a. S. (Hauptbhf.) Neustadt a. d. Orla Weimar (Pr. Staatsb.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. August 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 338 336 345 344 283 276 298 273 338 285 299 265 240 263		Im Kartierungswege		
1758	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Getreide und Hülsenfrüchte der Position G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Bruck-Domaschin Wlašim via Beneschau—Prag (Smichow)-Hostiwitz	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 134 141		Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
76	Nr. 75 vom 4. Juli 1903	1616	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Beteiligte Verwaltungen	Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902	Kromau (St.E.G.)	Jägerndorf (k.k.St.B.)	**In der Rubrik 10 ist der zugestandene Frachtsatz von 154 Heller auf „150 Heller“** zu berichtigen	
77	Nr. 74 vom 2. Juli 1903	1608	Südbahn-Gesellschaft	**Nicht namentlich angeführt**	Papier der Pos. P—1 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wels	Budapester Bahnhöfen	In der Rubrik 8 ist das Wort „Lokaltarife“ durch die Worte **„Südwestösterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1 und 2“** zu ersetzen. In den Rubriken 9 und 11 sind nachstehende Frachtsätze einzustellen, und zwar rücksichtlich Budapest S.B., „ -Kelenföld, „ -dunaparti t. p. u., „ -Józsefváros, „ -Angyalföld, „ -Lipotváros, „ -nyugoti p. u., Ó-Buda-Filatorigát: Rubrik 9 b) 286, c) 277; Rubrik 11 b) 9, c) 19 Heller pro 100 kg	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 86. **Wien, 30. Juli 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Gesellschaftsstatuten der Elektrischen Bahn Dornbirn-Lustenau.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Elektrische Bahn Dornbirn-Lustenau“ mit dem Sitze in Dornbirn erteilt und die Statuten für die genannte Aktiengesellschaft genehmigt.

Wien, am 26. Juni 1903. — Z. 28.411. E.-M.-Z. 32.203.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Zur Frage der Ausschliessung von Industriebauten aus gewissen Gebietsteilen der Stadt Wien.

(Erkenntnis vom 12. Jänner 1901, Z. 285.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über Beschwerde der R. R. in Wien gegen die Baudeputation für Wien punkto Verweigerung einer Baubewilligung nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Mit Entscheidung des magistratischen Bezirksamtes für den XVIII. Bezirk vom 9. Oktober 1899, Z. 31.485, wurde das Ansuchen der R. R., Eigentümerin der Realität Gersthof, Schindlergasse 19, um die Bewilligung, auf der erwähnten Realität, und zwar anstossend an die Nachbarrealitäten Nr. 26 und 28 Schindlergasse, einen ein Stock hohen Hofseitentrakt, enthaltend: im Untergeschosse einen zur Holzlagerung bestimmten Magazinraum und darüber im ersten Stocke eine Werkstätte zur Ausübung der Bautischlerei, erbauen zu dürfen, abgewiesen, weil es sich in diesem Falle um die Herstellung einer grösseren gewerblichen Betriebsanlage handle, dieser Bezirksteil aber auf Grund der in Ausführung der §§ 71 und 82 Bauord. erflossenen Gemeinderatsbeschlüsse ausschliesslich der Verbauung von Wohnhäusern ländlichen, bezw. villenartigen Charakters vorbehalten sei. — Der hiergegen von der Beschwerdeführerin der Wiener Baudeputation überreichte Rekurs wurde mit deren heute angefochtenen Entscheidung aus den von der ersten Instanz geltend gemachten Gründen abgewiesen.

Das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes beruht auf nachstehenden Erwägungen: Vor allem war es gänzlich unzutreffend, die Abweisung der erbetenen Baubewilligung auf den § 71 Bauord. und den auf Grund dieser Gesetzesstelle gefassten Gemeinderatsbeschluss zu stützen, denn im § 71, Abs. 2, wurde dem Gemeinderate lediglich das Recht vorbehalten — und strenge im Rahmen dieser legalen Ermächtigung hat sich auch der bezügliche Gemeinderatsbeschluss gehalten — einzelne genau abzugrenzende Gebietsteile vorzugsweise für die Anlage von Industriebauten zu bestimmen. Es liegt aber auf der Hand und bedarf keiner weiteren Begründung, dass aus dieser Bestimmung, wie die Beschwerde ganz richtig ausführt, unmöglich die Konsequenz gezogen werden konnte, dass in den nicht solcher Art vorzugsweise für Industriebauten bestimmten Gebietsteilen derlei Bauten überhaupt nicht bewilligt werden dürften. Uebrigens hat

der Vertreter der belangten Behörde bei der mündlichen Verhandlung selbst erklärt, dass die Baudeputation diesen § 71 Bauord. nicht in der Absicht, ihre Entscheidung meritorisch darauf zu stützen, sondern nur deshalb herangezogen habe, um daraus den Begriff des Industriebaues abzuleiten.

Aber auch der § 82 Bauord. und der in seiner Durchführung gefasste Beschluss des Wiener Gemeinderates vom Jahre 1893 (vide Amtsblatt der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Nr. 26 ex 1893, Seite 693) konnte die Ablehnung des Baues vorliegenden Falles nicht begründen. — Es mag heute unentschieden bleiben, ob dem § 82 Bauord. die Deutung gegeben werden könnte, dass dem Gemeinderate auch das Recht zustehe, aus bestimmten Territorien Industrialanlagen überhaupt auszuschliessen, denn es genügt im vorliegenden Falle, festzustellen, dass durch den zitierten Gemeinderatsbeschluss eine solche vollständige Ausschliessung jeglicher Industriebauten aus gewissen Gebietsteilen der Stadt nicht erfolgt ist und auch gar nicht erzielt werden wollte. — Dieser Beschluss geht vielmehr nur dahin, dass in den dem Protokolle beigelegenen Plane mit gelber Farbe bezeichneten Gebietsteilen, und zwar auch im XVIII. Bezirke die Art der Verbauung mit Wohnhäusern in der Weise bestimmt werde, dass erstens dieselben ausser einem bewohnbaren Erdgeschosse nicht mehr als höchstens zwei Stockwerke erhalten dürfen, und dass zweitens diese Wohnhäuser in der Regel, insofern sie nicht in bereits bestehenden Strassen oder Plätzen mit geschlossener Bauweise liegen oder mit Rücksicht auf die Parzellenteilung nur in einer solchen Bauweise zulässig sind, freistehend auszuführen seien. Einen Beschluss, nach welchem in dem erwähnten Gebiete die Errichtung von Industrialbauten ausgeschlossen sein sollte, hat tatsächlich der Gemeinderat nicht gefasst und auch nicht fassen wollen, wie er dadurch bewies, dass in derselben Sitzung beschlossen wurde, es sei gelegentlich der im Zuge befindlichen Revision der Bauordnung eine Ergänzung des § 42 derselben durch eine Bestimmung anzustreben, nach welcher es dem Gemeinderate vorbehalten bliebe, einzelne Gebietsteile für die Errichtung von Wohnhäusern und der damit im Zusammenhange stehenden Objekte zu bestimmen, wo Fabriks- und gewerbliche Anlagen mit störenden oder belästigenden Betrieben entweder gar nicht oder nur mit besonderen Beschränkungen zugelassen werden. — In Uebereinstimmung hiermit sei auch eine Ergänzung des § 26 Gew.-Ord. anzustreben, wonach durch die Bauordnung bestimmt werden könne, dass in einzelnen abgegrenzten Gebieten Fabriks- und gewerbliche Anlagen der obigen Art entweder gar nicht oder nur unter Beschränkungen zugelassen werden.

Nach dem Gesagten war aber die Rechtsanschauung der Behörden, dass die nachgesuchte Baubewilligung deshalb nicht erteilt werden könne, weil es sich um die Herstellung einer grösseren gewerblichen Betriebsanlage handle und der XVIII. Bezirk auf Grund der in Ausführung der §§ 71 und 82 Bauord. gefassten Gemeinderatsbeschlüsse ausschliesslich der Verbauung mit Wohnhäusern ländlichen, bezw. villenartigen Charakters vorbehalten sei, im Gesetze nicht begründet, und es musste daher die angefochtene Entscheidung in diesem Sinne aufgehoben werden.

[Konform Budwińskis Sammlung, XXV. Jahrgang, Admr. Teil, Nr. 25/A.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk - Bachórz (Dynów). (Anberaumung der Stationskommission für die Situierung der projektierten Verkehrsstellen Bachórz und Dynów.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums angeordnete Stationskommission für die Situierung der im Zuge der Endstrecke der in Bauausführung begriffenen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) projektierten Verkehrsstellen Bachórz und Dynów für den 5. August 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 33.245.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Sonnenberg-Pressnitz-Christofhammer. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der am 30. Oktober 1902 vorgenommenen Trassenrevision und Stationskommission bezüglich der projektierten normalspurigen Lokalbahn von einem zwischen den Stationen Sonnenberg und Pressnitz-Reischdorf der Linie Krima-Neudorf—Weipert der Buschtěhrader Eisenbahn gelegenen Punkte über Pressnitz an die österreichisch-sächsische Grenze bei Christofhammer Bestimmungen für die eventuelle Aufstellung des Detailprojektes getroffen, wobei die Endstrecke von der Projektsstation Christofhammer bis zur österreichisch-sächsischen Grenze vorläufig ausser Betracht zu kommen hat. [E.-M.-Z. 57.503 ex 1902.]

Schmalspurige Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau. (Genehmigung des Variantenprojektes für die Teilstrecke km 3·700 bis km 4·013.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorgelegte, mit der Einverständniserklärung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn versehene Variantenprojekt für die Teilstrecke km 3·700 bis km 4·013 (Umladestation Hruschau) der in Bauausführung begriffenen schmalspurigen Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 31.987.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Aigen-Schwarzenberg. (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das von Norbert Schachinger, Abt des Prämonstratenser Stiftes Schlägl in Oberösterreich, namens der Konzessionswerber vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von Aigen nach Schwarzenberg wurde seitens des k. k. Eisenbahnministeriums an die k. k. Statthalterei in Linz mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich desselben im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 20.121.]

Fortsetzungsstrecke der Lokalbahn Piła-Jaworzno bis Jaworzno (Stadt). (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Juli 1903 die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Fortsetzungsstrecke der Lokalbahn Piła-Jaworzno bis Jaworzno (Stadt) in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung mit der Ermächtigung vorzunehmen, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Benützungskonsens ex commissione auch bezüglich der Hochbauten im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 33.262.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 13. Juli dem Zoltán Halász de Gyón in Homonna und Konsorten für eine von der Station Homonna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, bis zur Gemeinde Sztarina (Komitat Zemplén) führende normalspurige

Lokal-, eventuell schmalspurige Strassenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 13. Juli der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Hermann Linzer und Julius Braun für eine von der Station Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, eventuell von der dieser nächstgelegenen Station Fehértemplom ausgehende, bis Uj-Moldova (Komitat Krassó) und weiterhin bis zur Donau-Dampfschiffahrtsstation Moldova führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 16. Juli dem Munizipium des Komitates Békés für eine von der Station Gyula (Békés-Gyula, Komitat Békés) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, bis Barakony (Komitat Arad) führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Lokomotivbestellung der Preussisch-hessischen Staatsbahnen.) 317 neue Lokomotiven verschiedener Gattungen sind nach einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten neuerdings in Bestellung gegeben worden. Von diesen sind 30 Schnellzugs- und 56 Personenzugs-Verbundlokomotiven, 58 sind $^3/_4$-gekuppelte, 88 $^4/_4$-gekuppelte Güterzugslokomotiven mit Tendern von 12 m^3 Wasserinhalt (Kraussches Drehgestell) und Zwillingsanordnung, 59 sind $^4/_4$-gekuppelte Güterzugs-Tenderlokomotiven mit Krauss-schem Drehgestell, 6 sind $^3/_3$-gekuppelte Nebenbahn-Tenderlokomotiven (Entwurf Orenstein-Koppel) und 11 $^5/_5$-gekuppelte Hagans-Tenderlokomotiven. Die Lokomotiven sind je nach ihrer Bestimmung mit Westinghouse- oder Luftdruckbremse, Pressluft- oder Dampf-Sandstreuer, Rauchverbrennungseinrichtung u. s. w. ausgerüstet. Alle Schnell- und Personenzugslokomotiven erhalten Brüggemannsche Pressluft-Sandstreuer, alle Verbundlokomotiven Dultzsche Wechselventile.

— (Schliessung des Bahnhofes Hamburg-Sternschanze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.) Am 15. August 1903 wird der Bahnhof Hamburg-Sternschanze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen. Die regelmässige Beförderung von Milch u. s. w. gegen Frachtstundung wird auch für die Folge nach und von Hamburg-Sternschanze zu den für diese Station im Gruppentarife IV gegenwärtig vorgesehenen Stückgutfrachtsätzen zugelassen.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Kattowitz: Stationsnamenänderung.) Der an der Bahnstrecke Ratibor—Troppau gelegene Haltepunkt Woinowitz führt zur Unterscheidung von der an der Bahnstrecke Ratibor—Leobschütz gelegenen Haltestelle Woinowitz die nähere Bezeichnung „Woinowitz Dorf".

—(Direktionsbezirk Hannover: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Buchholz—Söltau gelegene Haltestelle Holm führt fortan die nähere Bezeichnung „Holm-Seppensen".

— (Konzessionserteilung für die Nebeneisenbahnen von Bedburg nach Mödrath und von Zieverich nach Elsdorf, sowie von Bergheim über Rheidt nach Rommerskirchen.) Dem Kreise Bergheim ist die Konzession zum Baue und Betriebe voll- und schmalspuriger Nebeneisenbahnen (Bergheimer Kreiseisenbahnen), und zwar von Bedburg nach Mödrath und von Zieverich nach Elsdorf, sowie einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Bergheim über Rheidt nach Rommerskirchen erteilt worden.

— (Betriebsübernahme.) Am 1. Juli 1903 wurde die Verwaltung der Strecke Lüdinghausen (ausschl.)—Gronau (einschl.) der verstaatlichten Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn der kgl. Eisenbahn-Direktion in Münster i. W. übertragen. Die Strecke wurde — einschliesslich des bisher zur Betriebsinspektion in Burgsteinfurt gehörigen Staatsbahnhofes Coesfeld — der mit dem gleichen Tage neu errichteten Betriebsinspektion in Coesfeld unterstellt, ferner der Verkehrsinspektion und Maschineninspektion 1 in Münster und der Werkstätteninspektion in Lingen.

Holland. (Holländische Eisenbahn-Gesellschaft: Stationsnamenänderungen.) Die an der Bahnstrecke Enschede—Oldenzaal gelegene Station Enschede (G.O.L.S.) führt fortan die nähere Bezeichnung „Enschede (Nord)" und die an der Bahnstrecke Enschede—Ahaus gelegene Station Enschede (A.E.) die nähere Bezeichnung „Enschede (Süd)".

Württemberg. (Gesetz, betreffend die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetriebe.) Dieses Gesetz vom 4. Juni 1903 enthält folgende vier Artikel:

Art. 1. Für den bei dem Betriebe einer Eisenbahn entstehenden Schaden an Sachen haftet der Betriebsunternehmer, sofern nicht der Schaden durch höhere Gewalt oder durch ein Verschulden des Besitzers der Sache verursacht ist. Dem eigenen Verschulden des Besitzers steht gleich das Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, welche die tatsächliche Gewalt über die Sache für den Besitzer in dessen Haushalt oder Erwerbsgeschäft oder in einem ähnlichen Verhältnisse ausüben, vermöge dessen sie den sich auf die Sache beziehenden Weisungen des Besitzers Folge zu leisten haben.

Art. 2. Der Anspruch auf Schadenersatz verjährt in zwei Jahren von dem Unfalle an.

Art. 3. Die Haftung des Betriebsunternehmers (Art 1) kann durch Vertrag im voraus weder ausgeschlossen noch eingeschränkt werden, es sei denn, dass die Ausschliessung oder Beschränkung der Haftung als Gegenleistung für eine an den anderen zu bewirkende besondere Leistung oder als Bedingung einer dem anderen gewährten besonderen Vergünstigung des Betriebsunternehmers ausdrücklich vereinbart wird.

Art. 4. Auf die Beschädigung von Sachen, die der Eisenbahn zur Aufbewahrung oder zur Beförderung übergeben worden sind oder die als Reisegepäck mitgeführt werden, findet dieses Gesetz keine Anwendung.

Italien. (Internationale Ausstellung von Verkehrsmitteln in Mailand im Jahre 1905.) Dem „Monitore delle strade ferrate" zufolge sollen auf der anlässlich der Eröffnung der Simplonbahn in Mailand für das Jahr 1905 in Aussicht genommenen Ausstellung in der Abteilung für Beförderung alle modernen Transportmittel von der vollkommensten mächtigen Dampflokomotive bis zu den geräuschlosen elektrischen Lokomotiven und Selbstfahrern vereinigt werden. In der Abteilung für Eisenbahnwesen werden ausgestellt werden: Pläne von Verkehrswegen aller Art; Pläne, Zeichnungen und Photographien von Bahnhöfen; voll- und schmalspurige Bahnen; Tram- und Strassenbahnen; besondere, den Eisenbahnen assimilierbare Transportmittel. In der elektrischen Abteilung werden mächtige elektrische Krafterzeuger und alle für die elektrische Strecke erforderlichen Ausrüstungsgegenstände und Hilfsmittel exponiert sein. Ausserdem werden sich in der Ausstellung Abteilungen befinden: für Automobile aller Art; für das Post-, Telegraphen- und Telephonwesen, wobei auch die drahtlose Telegraphie in die Erscheinung treten wird; für Modelle von Vorrichtungen für das Be- und Entladen der Güter auf den Eisenbahnstationen, Häfen und Arbeitsplätzen. Endlich sollen den Besuchern auch Verkehrsmittel früherer Zeiten zur Besichtigung dargeboten werden.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im August 1903.)

Im Monate August 1903 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	August
Liverpool[1])	„Flaminian"	1—10
Lissabon,[1]) London	„Andrássy"	1—10
Hamburg [1])	„Bagdad"	1—10
Rouen	„B. Kemény"	1—10
Liverpool	„Veria" (Cunard Line)	5—15
London [1])	„Syria"	5—15
Rotterdam, Antwerpen, Kopenhagen[1])	„Baross"	10—20
Rouen *	„Szent István"	10—20
London	„Széchényi"	10—20
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line)	10—20
Hamburg [1])	„Pergamon"	10—20
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos *	„Arad"	20
Liverpool [1])	„Fabian"	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Ebro"	15—25
Bordeaux*	„Matlekovits"	21—31
Glasgow *	„Petöfi"	21—31
London	„Genoa"	21—31
Liverpool [1])	„Saragossa" (C. L.)	25/VIII-5/IX
Rotterdam, Antwerpen	„Szeged"	25/VIII-5/IX

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	August
Liverpool [1]	Fiume	„Athenian“	1—10
Hamburg [1]	„	„Achaia“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„	„Balaton“	1—10
Rouen	„	„Kolozsvár“	5—15
Hull, Newcastle o/T	„	„Volturno“	5—15
Liverpool	„	„Saragossa“	5—15
Rotterdam	„	„Báró Fejérváry“	5—15
Rouen	„	„Báthori“	5—15
Hamburg [1]	„	„Byzanz“	10—20
Rotterdam	„	„Deák“	10—20
London	„	„Jokai“	10—20
Rouen	„	„Tibor“	10—20
Liverpool [1]	„	„Avon“	15—25
Bordeaux	„	„Kálmán király“	15—25
London [1]	„	„Austria“	15—25
Glasgow	„	„Nagy Lajos“	21—31
Antwerpen	„	„Duna“	21—31
Liverpool	„	„Pavia“ (Cunard Line)	21—31
Bordeaux	„	„Andrássy“	21—31
Rouen	„	„B. Kemény“	21—31
London [1]	„	„Sultana“	25/VIII-5/IX

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie Fiume—Malta—Italien—Südfrankreich—Spanien.

Ab Fiume: „Rákóczy“ am 6., „Tisza“ am 13., Szent László am 20., „Kassa“ am 27. August.

Ab Valencia: „Kassa“ am 5., „Zrinyi“ am 12., „Mátyás király“ am 19., „Rákóczy“ am 26. August.

Trassenrevision des Donau-Oder-Kanales. Am 13. Juli 1903 begann bei der Statthalterei in Wien die Trassenrevision der Teilstrecke Wien—Prerau (mit Abzweigung nach Olmütz) des Donau-Oder-Kanales. Am 17. Juli wurde diese Amtshandlung bezüglich der niederösterreichischen Teilstrecke abgeschlossen und hatte im wesentlichen ein anstandsloses Ergebnis. Am 21. und 22. Juli wurde die Trassenrevision der mährischen Teilstrecke bei der Statthalterei in Brünn vorgenommen. Es lagen zahlreiche Wünsche wegen Näherlegung der Trasse zu Industrieorten und Industrie-Etablissements und wegen Hafenanlagen vor. Die Vertreter der Städte Lundenburg und Kremsier und einige andere Interessenten wurden von der Kommission einvernommen. Es wurde getrachtet, soweit die technischen Verhältnisse es nicht von vornherein als ausgeschlossen erscheinen liessen, den Wünschen tunlichst entgegen zu kommen und wurde vorbehalten, einige aufgeworfene Fragen, namentlich bezüglich einer Variante in Kremsier, dem Studium zu unterziehen, bezw. bei der Detailprojektierung zur Lösung zu bringen.

Verschiedene Mitteilungen.

Valsugana - Eisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. Juni fand in Wien im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Viktor Rudel die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 11 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 5786 Aktien mit 1157 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 485.308·92 (gegen K 447.477·91 im Vorjahre), die Betriebsausgaben auf K 380.242·95 (gegen K 478.132·53), die sozietären Auslagen und Passivzinsen auf K 23.033·70 (gegen K 118.363·85). Es resultierte sohin ein Jahresertrag von K 82.032·27 (gegenüber einem Betriebsabgange von K 149.366·03 im Vorjahre). Da das Prioritätenerfordernis infolge der Neubegebung gesellschaftlicher Prioritätsobligationen von K 381.497·10 auf K 489.237·34 gestiegen war, wurde die Staatsgarantie mit K 407.205·07 (gegen K 530.863·13) oder mit 83·23 Prozent (gegen 139·1 Prozent) in Anspruch genommen. Der Betriebskoeffizient ermässigte sich sonach von 133·38 Prozent auf 83·10 Prozent. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Eine Dividende an die Stammaktien kam mangels eines Reinerträgnisses nicht zur Verteilung. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Exzellenz Adolf Graf Dubsky und Eduard Palmer, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Exzellenz Adolf Graf Dubsky und Regierungsrat Dr. Isidor Bing neuerlich zum Präsidenten und Vizepräsidenten gewählt, ferner die beiden eben genannten, sowie Valerian Freiherr v. Malfatti und Eduard Palmer neuerdings in das Exekutivkomitee entsendet. [E.-M.-Z. 29.250.]

Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 22. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Vizepräsidenten Dr. Karl Ritter v. Feistmantel und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Rudolf Grafen Chorinsky die diesjährige (31.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 9 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 2025 Aktien mit 81 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurde im abgelaufenen Betriebsjahre ein Gewinn von K 3736·85 (gegen K 1836·70) erzielt, wodurch sich der Verlustvortrag von Kronen 593.887·97 auf K 590.151·12 verminderte. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsratssitzung wurden Viktor Stoclet und Dr. Karl Ritter v. Feistmantel neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten wiedergewählt und das Verwaltungsratsmitglied Alfred Ritter v. Tunkler neuerdings mit der Geschäftsführung betraut. [E.-M.-Z. 31.008.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Nachdem die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, die Altdamm-Kolberger Eisenbahn, die Stargard-Cüstriner Eisenbahn, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und die Ostpreussische Südbahn am 1. Juli 1903 von der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung übernommen worden sind, sind die Direktionen der genannten Privatbahnen aus dem Vereine geschieden, und es werden die Strecken Marienburg—Mlawka (152 km) und Zajonczkowo—Löbau (7 km) den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Danzig, die Strecken Gollnow—Kolberg (99·39 km), Piepenburg—Regenwalde (13·88 km), Kolberg—Köslin (42·30 km) und Stargard—Pyritz—Jädickendorf (71·9 km) den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Stettin, die Strecken Arnswalde—Glasow—Cüstrin (97 km) und Pyritz—Glasow (23·4 km) den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Bromberg, die Strecke Kiel—Eckernförde—Flensburg (80·8 km) den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Altona, die Strecke Dortmund—Lüdinghausen (32·41 km) den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Essen, die Strecke Lüdinghausen—Gronau (63·67 km) den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Münster, die Strecken Königsberg—Prostken (196·05 km), Königsberg—Pillau (45·71 km) und Fischhausen—Palmnicken (18·43 km) den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Königsberg zugerechnet.

Ferner ist die Strecke Oberhausen—Dorsten (23·2 km) den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Münster ab- und denjenigen der kgl. Eisenbahn-Direktion Essen zuzurechnen.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Vom Tage der Betriebseröffnung sind den Vereinsbahnstrecken zuzurechnen:

1. die 24·617 km lange Strecke Bublitz—Pollnow der kgl. Eisenbahn-Direktion Danzig, welche am 15. Juli 1903 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde;
2. die 11·94 km lange Umgehungsbahn bei Dortmund vom Block Nette bis zum Bahnhofe Scharnhorst der kgl. Eisenbahn-Direktion Essen, welche nur dem Güterverkehre dient und am 1. Juli 1903 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde;
3. die 26·993 km lange, im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehende Lokalbahn Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings, welche am 21. Juni 1903 eröffnet wurde, und
4. die am 7. Juni 1903 dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehende Strecke Tapolcza—Keszthely.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Festsetzung von temporären Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen rücksichtlich der Stationen Jägerndorf k.k.St.B., Olmütz k.k.St.B. und Olmütz K.F.N.B.

Wegen aussergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse infolge von Betriebsstörungen werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1903, Z. 33.719, und auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie der Ausführungsbestimmung § 6 zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr folgende temporäre Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen mit Gültigkeit vom 25. Juli 1903 an bis auf weiteres festgesetzt:

Für die Station	Zuschlagsfrist		Die Zuschlagsfrist findet Anwendung
	Frachtgut	Eilgut und lebende Tiere	
	Stunden		
Jägerndorf k.k.St.B.	24	12	auf alle in der benannten Station transitierenden Gütertransporte
Olmütz k.k.St.B.	24 (mit Ausnahme von lebenden Tieren)	—	im Verkehre zwischen Stationen der Staatsbahnlinie Jägerndorf—Olmütz oder darüber hinaus gelegenen Stationen einerseits und Stationen der nachbenannten Linien oder darüber hinaus gelegenen Stationen anderseits: 1. K.F.N.B. = Linie Olmütz—Sternberg 2. St.E.G. = Linie Olmütz—B.-Trübau 3. k.k.St.B. = Linie Olmütz—Čellechowitz 4. K.F.N.B. = Linie Olmütz—Prossnitz 5. K.F.N.B. = Linie Olmütz—Prerau
Olmütz K.F.N.B.	36	12	für den Güterübergang von einer der nachbenannten Linien auf die andere (mit Ausnahme des Güterüberganges von der Linie ad 2 auf die Linie ad 4 und umgekehrt): 1. K.F.N.B. = Linie Olmütz—Prerau 2. k.k.St.B. = Linie Olmütz—Jägerndorf 3. K.F.N.B. = Linie Olmütz—Sternberg 4. St.E.G. = Linie Olmütz—B.-Trübau 5. k.k.St.B. = Linie Olmütz—Čellechowitz 6. K.F.N.B. = Linie Olmütz—Prossnitz

Wien, am 25. Juli 1903. [758]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Einführung geänderter Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 15. August 1903 gelangen nachstehende geänderte Fahrpreise und Gepäckssätze zur Einführung:

		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Gepäck	
					a)	b)
		Mark				
Von und nach Breslau—Marienbad	A.Z.	51·30	37·60	25·90	—	—
„ „ „ Breslau—Teplitz*)	A.Z.	34·90	25·60	17·40	—	—
„ „ „ Breslau—Teplitz **)	P.Z.	—	17·80	—	0·39	—
„ „ „ Breslau—Bodenbach	P.Z	—	15 70	—	0·27	—
„ Breslau nach Karlsbad Z.B.	A.Z.	—	31·70	21·30	—	—
„ Liegnitz nach Teplitz	P.Z.	—	14·00	—	0·39	—
„ Glogau nach Teplitz	P.Z	—	16·00	—	0·39	—
„ Posen nach Teplitz	P.Z.	—	22 80	—	0·39	—

*) Ueber Dresden—Bodenbach.
**) Ueber Ebersbach—B.-Kamnitz.

Wien, am 24. Juli 1903. [759]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Obst-Ausnahmetarif, Teil VI, Heft 3, vom 1. Oktober 1898.

Druckfehlerberichtigung von Frachtsätzen.

In dem vom 1. August 1903 gültigen Nachtrage III sind folgende Berichtigungen von Frachtsätzen vorzunehmen:

Seite	Verkehrsbeziehung	Abteilung	Zu berichtigen von	Zu berichtigen auf
			Mark für 100 kg	
13	Lobositz (A.T.E.)—Metz	I b	5·07	**5·06**
13	„ —Strassburg etc.	I b	4·25	**4·24**
13	„ —Hanau Ostbhf.	I b	3·42	**3·41**
15	Bodenbach (k.k.St.B.)—Strassburg etc. . . .	I b	4·22	**4·21**

Wien, am 25. Juli 1903. [760]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe des Nachtrages IV zu der ab 15. April 1900 bestehenden Uebersicht der gültigen Tarife.

Zu der angeführten Uebersicht der gültigen Tarife ist der Nachtrag IV erschienen.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von K 2 im gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, erhältlich.

Wien, am 27. Juli 1903. [761]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Teilweise Behebung einer Verkehrsunterbrechung.

Auf der Lokalbahn Krasna-Rožnau wird am 26. Juli 1903 mit Zug 2417 der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr bis Rožnau wieder aufgenommen. Der Frachtgüterverkehr in der Teilstrecke Zaschau—Rožnau bleibt voraussichtlich noch auf drei Tage eingestellt.

Wien, am 26. Juli 1903. [762]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarife, Teil VI, Heft 3, vom 1. Oktober 1898.

Am 1. August 1903 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher ausser Frachtsätzen für die neueinbezogenen Stationen Bleiswedel, Graber, Milleschau-Kottomirsch, Ploschkowitz-Pitschkowitz und Reichstadt der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Metz und Strassburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie Hanau der königlichen Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. neue Frachtsätze für Obstsendungen zu 5000 kg enthält.

Soweit durch den Nachtrag III Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. September 1903.

Abdrücke des Nachtrages III sind bei den Endverwaltungen, sowie bei den beteiligten Stationen zum Preise von K 0·20 für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. Juli 1903. [763]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Wiederaufnahme des Personenverkehres in der Strecke Jägerndorf—Ziegenhals und des Güterverkehres in der Strecke Jägerndorf—Hennersdorf.

Mit Zug Nr. 1812 am 19. Juli 1903 wurde der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr in der Gesamtstrecke Jägerndorf—Ziegenhals in beschränktem Masse wieder aufgenommen und wird bis auf weiteres mittels Umsteigens der Passagiere, bezw. mittels Uebertragens des Gepäckes und der Eilgüter an der Unterbrechungsstelle in km 28·2/3 zwischen Hennersdorf und Ziegenhals aufrecht erhalten.

Bis zur vollständigen Wiederherstellung der Linie werden Personen und Gepäck nur im Lokalverkehre abgefertigt. Reisegepäck wird nur bis zum Höchstgewichte von 50 kg, ermässigtes Eilgut bis zum Höchstgewichte von 25 kg pro Kollo zur Beförderung zugelassen. Gewöhnliche, sowie ermässigte Eilgüter im Einzelgewichte von mehr als 25 kg sind von der Beförderung über die Unterbrechungsstelle ausgeschlossen. Für die Uebertragung von Handgepäck haben die Reisenden selbst Sorge zu tragen.

Der Schnellzugsverkehr in der Strecke Jägerndorf—Ziegenhals unterbleibt bis auf weiteres. Uebergangsreisende vom Schnellzuge Nr. 1501 (Olmütz—Jägerndorf) für die Linie Jägerndorf—Ziegenhals werden von Jägerndorf mit dem Personenzuge Nr. 1815 weiter befördert.

Der Güterverkehr in der Strecke Jägerndorf—Hennersdorf wird durch ein neu eingelegtes Güterzugspaar geregelt.

Olmütz, am 22. Juli 1903. [764]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung eines Frachtsatzes.

Der im Nachtrage I vom 1. Mai 1903 zum Tarife, Teil II, vom 1. Juli 1901 auf Seite 192a für die Relation Warnsdorf (B.N.B.)—Silz (k.k.St.B.) vorgesehene Frachtsatz der Klasse B ist von 226 Heller auf **326** Heller richtigzustellen.

Diese Erhöhung tritt sofort in Kraft.

Wien, am 27. Juli 1903. [765]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1759	Eisenbahn Wien-Aspang	beteiligten Verwaltungen	Steine der Pos. S—55 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Szt. Margit-Ruszt	Zentralfriedhof E. W. A.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife		33 Heller		Im Kartierungswege		
			Steine der Pos. S—55 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I			Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				36 Heller				
			Steine der Pos. S—55 c der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				53 Heller				
1760	Niederösterr. Landes-Eisenbahnamt	Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank	Bau-, Brenn-, Schnittholz und Lohe	Kirchberg a. d. Pielach	St. Pölten L.B.	Aufgabe von mindestens 1000 t*) pro Verkehrsrelation. Im Lokalverkehre: Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Transitverkehre: Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	28·0	26·6	1·4	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Direktion des Niederösterr. Landes-Eisenbahnamtes in Vorlage gebracht werden müssen	*) Das vom 1. Jänner 1903 an bereits gelieferte Quantum wird in das Minimalquantum behufs Erreichung desselben einbezogen, jedoch hierfür kein Frachtnachlass gewährt
			Bau-, Brenn- und Schnittholz	Kirchberg a. d. Pielach	Obergrafendorf	Aufgabe von mindestens 1000 t*) pro Verkehrsrelation. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. November 1903 bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	20·0	17·0	3·0			
			Bau-, Brenn- und Schnittholz	Kirchberg a. d. Pielach	Obergrafendorf	Aufgabe von mindestens 1000 t*) pro Verkehrsrelation. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis 31. Oktober 1903	Lokaltarif	20·0	18·5	1·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1761	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Jerovec (Station der Lokalbahn Varasd-Golubovec)	**Polstrau**	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	vom 10. August 1903 **bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	Lokaltarife		**Heller** 31		**Im Kartierungswege**		
					Marburg Hauptbahnhof					59				
					Puntigam					71				
					Fridau					33				
					Salloch					87				
					Wind.-Feistritz					59				
					Gratwein					74				
					Leibnitz					67				
					Pettau					49				
					Graz S.B.					71				
1762	**Südbahn-Gesellschaft**		**Holz der Pos. H—18, a), b) und c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I**	**Semmering**	**Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen österreichischen Südbahnstationen inklusive Laxenburg**	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Wird bei Inanspruchnahme dieses Frachtsatzes das Auf- und Abladen, bezw. auch nur eine dieser Leistungen durch die Eisenbahnorgane verrichtet, so gelangt für jede dieser Leistungen die Gebühr von 6 Heller pro 100 kg zur Einhebung**	**vom 3. August 1903** bis **auf Widerruf,** längstens aber bis Ende Dezember 1903	**Lokaltarif**	**Verschieden**	**58 Heller**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
52	Nr. 69 vom 18. Juni 1903	33 (**Ausserkraftsetzung**)	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Papier der Pos. P—1 d der Güterklassifikation des Oesterreichisch-Ungarischen Tarifes, Teil I, mit der Bestimmung zum Export seewärts**	Grödek und Złoczów	**norddeutschen Seehäfen transit oder nach Oder-Umschlagsplätzen transit**	**Die Gültigkeit der gegenständlichen Frachtbegünstigung wird bis zur tarifmässigen Durchführung, d. i. bis 31. August 1903 verlängert**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 87. **Wien, 1. August 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Aus den Urteilen des k. k. Handelsgerichtes in Wien.

Das Ausgleiten eines Reisenden auf den Stufen eines Bahnhofgebäudes ist nicht als eine Ereignung im Verkehre im Sinne des Haftpflichtgesetzes zu betrachten.

(Entscheidung vom 30. Mai 1903, Cg. II $\frac{122/3}{8}$.)

Am 2. Februar 1903 erlitt der Reisende F. H. in der Station Hauptzollamt der Wiener Stadtbahn einen Unfall, indem er beim Herabgehen über die Stufen, welche zum Perron führen, ausglitt und hierbei einen Arm brach. F. H. belangte die den Betrieb der Wiener Stadtbahn führende Staatseisenbahn-Verwaltung im Grunde des Haftpflichtgesetzes auf Leistung des Schadenersatzes.

Das k. k. Handelsgericht in Wien gab der gegen die Klage erhobenen Einrede der sachlichen Unzuständigkeit statt und wies demzufolge das Klagebegehren kostenpflichtig ab.

In den Entscheidungsgründen des in Rechtskraft erwachsenen Urteiles wird folgendes ausgeführt:

Was zunächst die Inkompetenzeinrede anbelangt, so wurde derselben deshalb stattgegeben, weil der den Unfall herbeiführende Vorgang, selbst wenn er sich ganz in der vom Kläger geschilderten Weise abgespielt hätte, nach Ansicht des Senates, vor welchem die Verhandlung anberaumt war, keineswegs als Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn aufzufassen ist.

Nach der klägerischen Darstellung ereignete sich der Unfall nämlich dadurch, dass Kläger auf der feuchten Stiege des Bahnhofgebäudes ausglitt. Die Benützung der Stiege des Bahnhofgebäudes durch die Reisenden aber kann nicht als in den Verkehr der Eisenbahn fallend betrachtet werden, da vor allem das Eisenbahnpersonal an dieser Tätigkeit der Reisenden weder irgendwie beteiligt ist, noch auch verpflichtet ist, derselben eine aus besonderen Sicherheits- oder Verkehrsrücksichten entspringende Aufmerksamkeit zu schenken. Die in der Benützung der Bahnhofstiegen liegende Gefahr ist vielmehr dieselbe Gefahr, die der Benützung jeder anderen Stiege innewohnt, sie geht keineswegs aus der eigentümlichen, elementaren Natur des Eisenbahnverkehres hervor und ist deshalb nicht als eine jener Gefahren zu bezeichnen, gegen welche durch das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ein erhöhter Rechtsschutz geboten werden sollte.

Zweck dieses Gesetzes konnte nur gewesen sein, dem Reisenden die Beweislast für jene Unfälle zu erleichtern, die er in einer Situation erlitten hat, in welcher er, wie z. B. beim Ein- und Aussteigen und auf der Fahrt, der Umsicht und Geschicklichkeit des Betriebspersonales anvertraut und preisgegeben ist und in welcher er mit den Eigentümlichkeiten der Betriebseinrichtung rechnen muss, dies aber ist bei der Benützung der Bahnhofstiegen absolut nicht der Fall, gleichviel, ob der Passagier bereits die Karte gelöst hat oder nicht. Die Lösung der Fahrkarte ist ein rein äusserliches Moment, das leicht in Wegfall kommen kann, man braucht nur an jenen zu denken, der eine Befreiung auf der Bahn geniesst oder es verstanden hat, sich ohne gültige Fahrkarte auf den Perron durchzuschmuggeln.

Da nach den obigen Ausführungen eine unter das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, fallende Ereignung im Eisenbahnverkehre nicht als vorliegend befunden wurde und anderseits das beklagte Eisenbahnärar als solches in einer nicht unter das Haftpflichtgesetz fallenden Rechtssache seinen Gerichtsstand nicht vor dem Handelsgerichte hat, war der Einrede der Unzuständigkeit stattzugeben und die meritorische Entscheidung von dem nach Ausscheiden des Laienrichters und Eintritt des richterlichen Beamten als Zivilsenat konstituierten Gerichte zu fällen.

Diese Entscheidung aber musste in der Abweisung der Klage bestehen, da es dem Kläger nicht gelungen ist, ein Verschulden der Bahn an seinem Unfalle zu erweisen, was im vorliegenden Rechtsfalle, der ja nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen und nicht nach dem Haftpflichtgesetze zu beurteilen ist, ihm oblag. Wohl ist unbestritten, dass Kläger den behaupteten Armbruch

erlitten hat, dagegen ist die klägerische Behauptung, der Unfall sei dadurch erfolgt, dass die vom Kläger benützte Stiege nass und glitschig war, nicht erwiesen, da dieser Umstand nur durch den Zeugen S. bestätigt, von den Zeugen M., Sp. und G. hingegen entschieden negiert wird.

Hingegen ist es dem beklagten Aerar gelungen, sogar zu beweisen, dass den Kläger allein die Schuld an seinem Unfalle trifft. Durch das Parere des intervenierenden Arztes Dr. S. im Zusammenhalte mit den Aussagen der Zeugen M., G. und H. ist nämlich erwiesen, dass Kläger sich zur Zeit, als er die Bahnhofsstiege benützte, im alkoholisierten Zustande befand; durch die Zeugen M. und Sp. ist ferner erwiesen, dass Kläger selbst unmittelbar nach dem Unfalle denselben dadurch erklärte, dass er mehrere Stufen auf einmal genommen hatte, um seinen Begleitern nachzukommen; dieser letztere Umstand wird auch durch die Aussage des H. erhärtet, der angab, Kläger sei der letzte von ihnen Dreien gewesen, als sie das Bahnhofgebäude betraten. Es erklärt sich ganz ungezwungen, wie der Unfall geschah, indem gewiss der von Alkohol etwas beschwerte und im Gehen unsicher gemachte Mann, den seine Begleiter hinter sich gelassen hatten, in der Hast, dieselben zu erreichen, die Stufen springend hinuntereilen wollte und auf diese Weise verunglückte. In dieser Handlungsweise des Klägers aber liegt eine Unachtsamkeit, die er umsomehr allein zu vertreten hat, als es ihm nicht gelungen ist, irgend ein Mitverschulden des Bahnpersonales zu erweisen.

Die Klage war sohin abzuweisen, ohne dass in eine Prüfung der klägerischen Behauptungen über den ihm durch den Unfall erwachsenen Schaden eingegangen werden musste, da es keinen Sinn hätte, die Höhe einer nicht bestehenden Ersatzpflicht festzustellen. Die Kostenentscheidung gründet sich auf § 41 Z.-P.-O.

[E.-M.-Z. 33.702.]

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Juni 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien	620	18397	917	19934	9	43	1	53	0·3	45	.	7	.	.	.	.	1	.	.
" Linz	482	4313	690	5485	11	13	.	24	0·4	24	.	1	.	.	.	.	.	.	.
" Innsbruck	810	2410	180	3400	9	20	2	31	0·9	15	1	27	15	.	.	16	.	.	2
" Villach	120	2595	1740	4455	7	20	6	33	0·7	25	.	5	.	1	.	.	2	.	3
" Triest	64	894	124	1082	4	6	.	10	0·9	5	.	5	.	.	.	.	.	.	1
" Pilsen	542	3150	4661	8353	2	13	3	18	0·2	17	1	22	.	1	.	!	.	1	4
" Prag	211	3274	4280	7765	4	29	8	41	0·5	26	.	15	.	.	.	.	.	.	5
" Olmütz	120	2127	3556	5803	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.			.	.	.	.
" Krakau	90	1500	270	1860	17	7	1	25	1·3	13	.	59	2	.	.	.	.	.	1
" Lemberg	60	1694	390	2144	6	3	1	10	0·5	5	.	1	.	1	.	7	1	.	10
" Stanislau	150	889	2609	3648	1	2	.	3	0·1	3		.	.	.		.	.	.	16
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60	998	572	1630	7	8	1	16	1·0	15	1	18	.	.		.	1	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	210	1309	1124	2643	3	7	2	12	0·5	18		16	.	.		.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	423	936	1717	3076	12	2	.	14	0·5	10	.	5	.	1	.	.	1	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1093	90	1183	.	5	1	6	0·5	.		6	.	.	.			.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	539	30	569	.	5	.	5	0·9	.	.	5	.		.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	756	5400	5066	11222	46	38	3	87	0·8	71	1	43	.	.	.	.	1	.	19
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	61	622	19	693	.		.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	270	60	330	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	510	6026	120	6656	2	12	.	14	0·2	4	2	3	3	.	.	3	1	.	10
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	780	5986	3810	10576	36	35	1	72	0·7	60	2	32	.	9	.	.	2	1	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	348	42	390	.	4	.	4	1·0	3	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1055	9361	120	10536	32	22	.	54	0·5	39	3	30	.	.	.	.	.	.	6
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2015	30	2045	.	5	.	5	0·2	5	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	14	558	.	572	.	2	.	2	0·3	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ausweis

über die

im II. Quartale 1903 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österr. Staatsbahnen	**I. Neu eröffnet.** **Haltestellen:** Drahobuditz zwischen der Station Bečwar und der Personenhaltestelle Hatě der Linie Kolin—Čerčan	10. April 1903	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren nach dem Lokaltarife im Nachzahlungswege
	Schildberg zwischen den Stationen Böheimkirchen und Pottenbrunn der Linie Wien—Salzburg	1. Mai 1903	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Fahrkartenausgabe durch den Wächter. Reisegepäck im Nachzahlungswege
	Brunnhäusl zwischen den Stationen Hüttau und Eben der Linie Bischofshofen—Selzthal	1. Mai 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Fahrkartenausgabe durch den Wächter Nr. 14. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Bezegg zwischen den Stationen Andelsbuch und Schwarzenberg der Linie Bregenz—Bezau	1. Mai 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Ausgabe der Fahrkarten und die Abfertigung des Reisegepäckes findet im Zuge statt
	Bersbuch zwischen den Stationen Andelsbuch und Schwarzenberg der Linie Bregenz—Bezau	1. Mai 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Fahrkartenausgabe und die Abfertigung des Reisegepäckes findet im Zuge statt
	Ottischnigberg zwischen den Stationen Unter-Drauburg und St. Gertraud der Linie Unter-Drauburg—Wöllan	1. Mai 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Gebührenberechnung nach den gewöhnlichen Tarifen
	Budweis-Linzer Vorstadt zwischen der Station Budweis und der Personenhaltestelle Pořič der Linie Budweis—Klein-Reifling	15. Mai 1903	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Fahrkartenausgabe durch den Wächter. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege nach der kilometrischen Entfernung
	Bobowa Stadt zwischen den Stationen Stróże und Bobowa der Linie Tarnow—Orló	15. Mai 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Fahrkarten werden in der Haltestelle ausgefolgt und das Gepäck im Nachzahlungswege abgefertigt
	Unterbach zwischen den Stationen Egg und Andelsbuch der Linie Bregenz—Bezau	30. Mai 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Ausgabe von Fahrkarten und die Abfertigung von Reisegepäck findet im Zuge statt

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neueröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Buschtěhrader Eisenbahn	Teschnitz-Gross-Tschernitz zwischen den Stationen Milostin-Kounowa und Satkau-Teschnitz der Linie Prag (Bubna)—Komotau	1. Mai 1903	Für den Personenverkehr	Gebührenberechnung nach Nachtrag I zum Tarife vom 1. Jänner 1903, Teil II. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Simmeringer Hauptstrasse zwischen der Station Wien und der Personenhaltestelle Stadlauer Brücke-Lusthaus der Linie Wien—Brünn	1. Mai 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Ausgabe der Fahrkarten in der Haltestelle daselbst. Die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Pardubitz zwischen der Personenhaltestelle Cerna bei Bor und der Station Pardubitz der Linie Wien—Prag—Bodenbach	1. Mai 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	
K. k. österr. Staatsbahnen	**II. Geänderte Abfertigungsbefugnisse.** **Station:** Ober-Hermsdorf zwischen den Stationen Haugsdorf-Weidenau und Barzdorf der Linie Niederlindewiese—Barzdorf—Heinersdorf	5. Mai 1903	Für den Personen- und Güterverkehr und Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege	Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse einer bestehenden Station
	Haltestellen: Panka zwischen der Station Storożynetz und der Personenhaltestelle Tisowetz der Linie Hliboka—Berhometh a. S.—Meżebrody	1. Juni 1903	Für den Gesamtverkehr	War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichtet
	Sattendorf zwischen den Stationen Ossiach und Sankt Ruprecht der Linie Amstetten—Pontafel	15. Juni 1903	Für den Gepäcksverkehr	War nur für den Personenverkehr eingerichtet
Südbahn-Gesellschaft	**Station:** Mittewald a. d. Drau zwischen den Stationen Thal und Abfaltersbach der Linie Marburg—Franzensfeste	15. Mai 1903	Für den Gesamtverkehr	War bisher nur als Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet
	Haltestellen: Rattenberg zwischen den Stationen Kundl und Brixlegg der Linie Kufstein—Ala	15. Mai 1903	Bloss für die Aufgabe von Holzsendungen in ganzen Wagenladungen	Die Haltestelle war bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eingerichtet
	Pflersch zwischen den Stationen Schelleberg und Gossensass der Linie Kufstein—Ala	15. Mai 1903	Für die Ausgabe von Fahrkarten, Abfertigung von Reisegepäck und Hunden im Nachzahlungswege	In der Haltestelle wurden bisher nur Blockzettelbillets nach den benachbarten Stationen ausgegeben
	Station: Wien—Matzleinsdorf der Linie Wien—Triest	20. Mai 1903	Für die Auf- und Abgabe von Eilgütern in Wagenladungen	War bisher nur für den Frachtenverkehr eingerichtet

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

27. Juli. Infolge Dammrutschung zwischen Jordanow und Chabowka wurde der Güter- und Eilgutverkehr zwischen Sucha und Chabowka auf etwa zwei Tage eingestellt. Der Personen-, Post- und Gepäcksverkehr bleibt bei allen Personenzügen durch Umsteigen der Reisenden und Uebertragen der Post- und Gepäcksstücke aufrecht.

28. Juli. Mit Zug Nr. 1222 wurde der Personenverkehr am 27. Juli in der Strecke Sucha—Chabowka durch Ueberschieben der Züge über die Rutschstelle zwischen Jordanow und Chabowka aufgenommen. Am 28. Juli wird auch der Güterverkehr mit Ueberschieben der Züge aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

30. Juli. Auf den Strecken Zaschau—Roznau und Krasna—Roznau wurde am 29. Juli der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Betriebsleitung Czernowitz: Eröffnung der Haltestelle Eisenau für die Abgabe von Bier und die Aufgabe von leeren Bierfässern.) Am 1. August wird die bisher nur für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in ganzen Wagenladungen eingerichtete Personenhaltestelle Eisenau der Linie Hatna—Dorna Watra der Bukowinaer Lokalbahnen nunmehr auch für die Abgabe von Biersendungen und die Aufgabe von Sendungen leerer Bierfässer als Eil- oder Frachtstückgut eröffnet werden. Die für Eisenau bestimmten Biersendungen müssen jedoch in den Aufgabsstationen frankiert werden.

Südbahn-Gesellschaft. (Aenderung des Stationsnamens „Frauenthal" in „Frauenthal-Gams".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 16. Juli 1903, Z. 31.808, die von der Südbahn-Gesellschaft beantragte Aenderung des Namens der Station „Frauenthal" in „Frauenthal-Gams" genehmigt.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Aktiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Nachtrag zur gesellschaftlichen Konzessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart den Wortlaut des zufolge Erlasses des kgl. ungarischen Handelsministeriums vom 14. Juli 1903, Z. 46.355, erflossenen Nachtrages zur Konzessionsurkunde der Stadtbahn-Gesellschaft, mit welchem der genannten die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer ihr innerstädtisches Strassenbahnnetz vervollständigenden Hauptlinie erteilt wird. Die neue Linie wird, von der Podmaniczkygasse ausgehend, in nördlicher Richtung längs des Kronprinz Rudolf-Kais und weiterhin bis zur Drávautcza führen.

Ausland.

Preussen. (Abfertigungszeiten der Eilgut- und Güterabfertigungsstellen in Berlin.) Die kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin hat eine Bekanntmachung erlassen, aus der die Abfertigungszeiten der Eilgut- und Güterabfertigungsstellen sämtlicher Berliner Bahnhöfe ersichtlich sind. Die Geschäftszeit währt an den Werktagen allgemein von 7 Uhr vormittags bis 7 Uhr abends, an Sonn- und Festtagen nur für Eilgüter von 7 bis 9 Uhr vormittags und von 5 bis 7 Uhr abends; für zollpflichtige Güter bestehen kürzere Ausgabezeiten. Ausserdem werden leicht verderbliche Eilgüter auch ausserhalb der festgesetzten Dienstzeit angenommen und ausgeliefert, wenn die zu ihrer Beförderung zu benützenden Züge zu anderen Zeiten verkehren. Diese Züge sind in dem Aushange unter Angabe der Ankunfts- und Abfahrtszeiten, der Verkehrsrichtung, sowie der für die Annahme und Ausgabe der Eilgüter festgesetzten Stunden einzeln aufgeführt. Die Bekanntmachung wird im Verkehrsbureau der Handelskammer, Prinz Louis Ferdinandstrasse 1, an Interessenten kostenfrei abgegeben. Die für Eil- und Frachtstückgüter nach dem Fahrplane sonst in Betracht kommenden zweckmässigsten Aufgabezeiten, sowie die zur Beförderung der Sendungen bestimmten Personen-, Eilgüter- und Güterzüge mit ihren Abfahrtszeiten werden von den einzelnen Güterabfertigungsstellen in besonderen Uebersichten zusammengestellt. Diese Uebersichten können ebenfalls im Verkehrsbureau der Handelskammer eingesehen werden.

Schweiz. (Errichtung einer besonderen Abfertigungsstelle für Eilgut in St. Gallen.) Die General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen teilt mit, dass mit 15. Juni 1903 der Eilgutdienst auf der Station St. Gallen von der Güterexpedition abgetrennt und dafür eine besondere, von der Güterexpedition örtlich getrennte Abfertigungsstelle sowohl für den Versand- wie auch für den Empfangsverkehr errichtet worden ist.

England. (Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen im Jahre 1902.) Die Brutto-Einnahmen der Eisenbahnen Englands betrugen im Jahre 1902 Lst. 109,534.000 gegen Lst. 106,615.753 im Jahre 1901 und Lst. 104,858.723 im Jahre 1900. Die Gesamtausgaben beliefen sich im Jahre 1902 auf Lst. 67,907.000 gegen Lst. 67,546.677 im Jahre 1901 und Lst. 64,800.385 im Jahre 1900. Der Betriebsüberschuss betrug Lst. 41,627.000 im Jahre 1902, Lst. 39,069.076 im Jahre 1901 und Lst. 40,058.338 im Jahre 1900. [„Railr. Gaz."]

Russland. (Verkehr und Einnahmen der Eisenbahnen im Jahre 1902.) Die Gesamtlänge der Eisenbahnen Russlands (mit Ausnahme von Finnland) betrug im Jahre 1902 53.455 Werst gegen 51.691 Werst im Jahre 1901, und zwar entfielen im europäischen Russland:

auf die Staatsbahnen	28.039	Werst	(+ 301)
„ „ Privatbahnen	15.941	„	(+ 1080)
„ „ Lokalbahnen	1.725	„	(+ 109)
und auf die asiatischen Staatsbahnen	7.750	„	(+ 274)

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im ganzen auf rund 592 Millionen Rubel gegen 574 Millionen Rubel im Jahre 1901 und haben sohin um 18 Millionen Rubel zugenommen. An den Einnahmen partizipierten im europäischen Russland:

die Staatsbahnen mit	Rubel	377,929.410	(+ 8,489.497)
„ Privatbahnen mit	„	172,309.202	(+ 6,625.915)
„ Lokalbahnen mit	„	4,031.506	(+ 750.642)
und „ asiatischen Staatsbahnen mit	„	38,283.353	(+ 2,720.845)

Was die Anzahl der beförderten Reisenden und die Menge der transportierten Güter anbelangt, so betrug die erstere rund 109 Millionen Personen (gegen 104 Millionen im Jahre 1901) und die Gütermenge rund 7 Millionen Tausend-Pud (gegen 8 Millionen im Jahre 1901). Während somit die Anzahl der Reisenden nicht unbedeutend zugenommen hat, ist die Menge der transportierten Güter gegenüber dem Jahre 1901 zurückgeblieben. Auf die einzelnen Bahngruppen verteilt, entfallen:

		Anzahl der beförderten Reisenden		Frachtgüter in Tausend-Pud	
		1902	1901	1902	1901
im europäischen Russland	auf die Staatsbahnen	72,517.752	72,214.396	5,281.249	5,087.987
	„ „ Privatbahnen	28,804.685	26,973.433	2,152.041	2,061.009
	„ „ Lokalbahnen	4,658.444	2,653.313	88.099	1,024.508
und auf die asiatischen Staatsbahnen		3,038.801	2,801.817	142.317	129.571

[„Z. f. d. i. E.-T."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. Juli bis 4. August 1903

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

29. Juli, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa", Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

30. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

31. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro).
Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

1. August, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B).
Dampfer „Bosnia", Kapitän V. Benussi,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

4. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda", Kapitän G. Berguglian,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

29. Juli, Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich zu Mittag.
30. „ Dampfer „Venus", Kapitän C. de Bretfeld } um Mitternacht.
3. August, Dampfer „Venus", Kapitän C. de Bretfeld } um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

30. Juli, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

30. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Saturno", Kapitän G. Lucovich,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

2. August, um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Jupiter", Kapitän P. Marassi,
mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

4. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Dalmatia", Kapitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

6. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. August um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay—Calcutta),
Dampfer „Gisela", Kapitän A. Calabrese,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Nippon", Kapitän . . . . .,
[von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.*

25. August Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich,
[von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Brasilien.

1. August Dampfer „Istria", Kapitän N. Chersich,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juli:
(Nachtrag.)

Aktien von ungarischen Lokalbahnen.

Arvatalbahn. Prioritätsaktien K —·—. (Der Coupon gelangt nicht nur Einlösung.)
Lokalbahn Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd. Prioritätsaktien K 3·10.
Lokalbahn Gyula-Fehérvár—Zalathna. Prioritätsaktien K 10·—.
Lokalbahn Pancsova-Petrovoszello. Prioritätsaktien K 5·75.
Eisenbahn Pressburg-Oedenburg. Prioritätsaktien K 6·20.
Eisenbahn Pusztatenyö — Kun-Szt. Marton. Stammaktien K 14·—.
Lokalbahn Steinamanger-Pinkafeld. Prioritätsaktien K 10·—, Stammaktien K 10·—.
Eisenbahn Szolnok-Félegyháza. Prioritätsaktien K 3·10.
Lokalbahn Temesvár-Modos. Prioritätsaktien K 5·—.
Lokalbahn Varasd-Golubovec. Prioritätsaktien K 3·—.
Westungarische (Transdanubische) Lokalbahnen. Prioritätsaktien K 9·50.
Zalatal-Eisenbahn. Prioritätsaktien K 10·50.
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Eisenbahn. Prioritätsaktien K 12·50.

Ab 1. August:

Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 proz. Obligationen. Für je K 200 Kapital K 4·—.
Bregenzerwaldbahn. 4 proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Deutschbrod-Saar. 4 proz. Prioritäten K 8·—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten vom Jahre 1898. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). 4 proz. Prioritäten K 8·—.
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. 4 proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Lambach-Haag. 4 proz. Prioritäten. Für je fl. 400 Kapital K 8·—.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. 4 proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 4 proz. Prioritäten v. J. 1900. Für je Frcs. 500 Kapital Frcs. 10·—.
Lokalbahn Triest-Parenzo. 4 proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Wolframs-Teltsch. 4 proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Ybbstalbahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1896. Für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4 proz. Prioritäten v. J. 1898 K 24·—; 4 proz. Prioritäten v. J. 1902 K 8·—.
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. 4 proz. Prioritäten K 8·—.

Dividenden.

Gaisbergbahn-Gesellschaft. Ab 7. Juli für die Prioritätsaktie K 9·—.
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Ab 1. Juli für die Prioritätsaktie K 6·—.
Internationale Elektrizitäts-Gesellschaft. Ab 2. Juli K 32·—.
Salzkammergut-Lokalbahn. Für die Prioritätsaktie K 9·80.
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Für die Prioritätsaktie K 20·—, für die Stammaktie K 9·—.
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Für die Prioritätsaktie K 9·—.

Verlosungen.

Für das Jahr 1903.

Arader Strassenbahn- und Ziegelfabriks-Aktiengesellschaft. Aktien.
Arvatalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Debreczen-Hajdunanaser Lokalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lokalbahn Felek-Fogaras. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Gölnitztal-Eisenbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Vinkovce-Brčka. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 12. Juni:

Biharer Vizinalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Brassó (Kronstadt)-Haromszék. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Gold-Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Csetnektalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Debreczen—Füzes-Abony. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Fertövidéker Lokalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Hejasfalva—Székely-Udvarhely. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Komorn-Dunaszerdahelyer Lokalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Maros-Ludas—Bistritzer Lokalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Vereinigte Mátra-Körösvidéker Eisenbahnen. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Nógráder Komitatsbahnen. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Nyiregyháza-Mátészalkaer Lokalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Pressburg-Dunaszerdahely. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombóvár. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Slavonische Lokalbahnen. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Eisenbahn Szegedin—Gross-Kikinda—Gross-Becskerek. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Szilágyságer Vizinalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Vizinalbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklós. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Versecz-Kubiner Lokalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 13. Juni:

Boldvatalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 25. Juni:

Ungarische Levante-Seeschiffahrts-Gesellschaft. $4^1/_2$ proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 31. December).

Am 27. Juni:

Lokalbahn Asch-Rossbach. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 30. Juni:

Lokalbahn Postelberg-Laun. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Ruma-Vrdnik. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 31. Dezember).
Prag-Duxer Eisenbahn. 3 proz. Goldprioritäten v. J. 1896 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 1. Juli:

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Brünner Lokalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Bukowinaer Lokalbahnen. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 proz. Goldprioritäten vom Jahre 1874 und 5 proz. Prioritäten II. Em. v. J. 1871 (Rückzahlung ab 1. Oktober).
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 1. Juli 1904).
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Holics-Göding. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 proz. Prioritäten Em. 1889, 4 proz. Silberprioritäten, 4 proz. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Kolomeaer Lokalbahnen. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Mährische Westbahn. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lokalbahn Mori-Arco-Riva. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 proz. Goldprioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. (Rückzahlung ab 1. Oktober).
Ueberetscher Bahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Schneebergbahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1899 (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Südbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritäten, Serie G.

Rückzahlungen.

Ab 1. August:

Oesterreichisches Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen. 4 proz. Obligationen Kat. A, Kat. A Em. 1901, staatsgarant. Kat. und Kat. B.
Bregenzerwaldbahn. 4 proz. Prioritäten, Em. 1900.
Eisenbahn Chabówka-Zakopane. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Gurktalbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen v. J. 1898.
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Lokalbahn Laibach-Oberlaibach. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Lokalbahn Lambach-Haag. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Lokalbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Lokalbahn Mauthausen-Grein. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 proz. Prioritätsobligationen, Em. 1896 und 1900.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 4 proz. Prioritätsobligationen I. Em. v. J. 1900.
Lokalbahn Triest-Parenzo. 4 proz. Prioritäten v. J. 1900.
Wippachtalbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Lokalbahn Wolframs-Teltsch. 4 proz. Prioritätsobligationen I. und II. Em.
Ybbstalbahn. 4 proz. Anleihe v. J. 1896, 4 proz. Anleihe v. J. 1898, 4 proz. Anleihe v. J. 1902.
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. 4 proz. Prioritätsobligationen, Em. 1897 und 1902.
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów. Prioritätsaktien.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des vereinigten Verwaltungsrates Theodor Ritter v. Taussig und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. August Weeber die diesjährige 48. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 52 Aktionäre anwesend, welche 71.300 Aktien vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im Gegenstandsjahre 1902 um 535.953 Personen (4·42 Prozent), um 7735 t oder 4·26 Prozent Eilgüter mehr befördert als im Vorjahre, während an Frachtgütern 85.274 t oder 0·81 Prozent weniger befördert wurden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre stiegen um K 283.116·98 oder um 2·11 Prozent, jene aus dem Eilgutverkehre um K 90.304·91 oder um 2·92 Prozent, während die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre um K 565.394·17 oder um 1·21 Prozent sanken. Die gesamte Transportleistung auf dem gesellschaftlichen Netze bezifferte sich mit 3389 Millionen Brutto-Tonnenkilometer und hat gegen das Vorjahr um 41 Millionen Tonnenkilometer oder um 1·22 Prozent zugenommen. Die Betriebseinnahmen weisen gegen das Vorjahr eine Verminderung von K 157.501·44, die Betriebsausgaben eine solche von K 1,844.866·49 aus. Der Betriebsüberschuss des Jahres 1902 betrug K 33,836.407·06, was gegen jenen des Vorjahres einer Erhöhung von K 1,687.365·05 oder 5·25 Prozent entspricht. Der Betriebskoeffizient sank von 49·92 Prozent auf 47·16 Prozent. Die sonstigen, nicht zu den eigent-

lichen Betriebsausgaben gehörigen Auslagen haben im Jahre 1902 eine Steigerung von K 82.305·80 oder 1·03 Prozent erfahren; die Gesamtausgaben hingegen sind um K 1,762.560·69 oder um 4·40 Prozent niedriger als im Vorjahre. Der Reinertrag des gesellschaftlichen Netzes bezifferte sich, ohne Rücksicht auf den Garantiezuschuss für das Ergänzungsnetz, mit K 25,773.293·56, und ist um K 1,605.059·25 oder um 6·64 Prozent grösser als im Jahre 1901. Der Reinertrag der Werke und Fabriken in Oesterreich stellte sich auf K 809.325·98, d. i. um K 196,154·79 mehr als im Vorjahre, der Reinertrag der Berg- und Hüttenwerke und Domänen in Ungarn auf K 408.775·14, d. i. um K 799.699·55 weniger als 1901. Der Gewinnsaldo der österreichischen Unternehmungen bezifferte sich mit K 25,264.460·34 (gegenüber 1901 + K 947.504·41), jener der ungarischen Unternehmungen mit K 19,284.662·70 (— K 853.297·73). Zuzüglich des Vortrages pro 1901 per K 2,983,299·50 (— K 214.220·33) und der Zinsen per K 284 340·16 (— K 390.906 14), sowie abzüglich der Prioritätenzinsen per K 29,130.637·07 (— K 81.908·13), des Erfordernisses für die Amortisation des im Privatbesitze investierten Kapitales per K 396.700·59 (— K 25.171·56), der Cotierungs- und Couponstempelgebühren per K 978.939·63 (+ K 30.333·10), der Kosten des vereinigten Verwaltungsrates, des Komitees in Paris etc. per K 737.672·20 (+ K 36.795·98) und der Abschlagszahlung von Frcs. 12·50 pro Aktie, d. i. von K 6,180.507·04 (— K 2949·30), stellt sich der zur Verfügung der Generalversammlung gestandene Betrag auf K 10,392.306·17, also um K 468.019·88 weniger als im Vorjahre. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner beschloss die Generalversammlung, aus dem Reingewinne zur Vollzahlung der 5prozentigen Zinsen der Aktien, bezw. zur Ergänzung der geleisteten Abschlagszahlung von Frcs. 12·50 auf Frcs. 25 pro Aktie (wie im Vorjahre) K 6,244 200 (— K 13.704), als Verwaltungsrats - Tantieme K 29.120·17 (— K 6002·38), ferner zur Ausschüttung einer Superdividende von Frcs. 3 K 1,584.000 (gleich) zu verwenden und den Rest per K 2,534.986 (— K 448.313·50) auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesamtdividende betrug wie im Jahre 1901 Frcs. 28, und entfiel auf die Genussscheine die Superdividende von Frcs. 3. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Sigismund Baron Bohus, Adrien Graf Germiny und Vinzenz Ritter v. Miller zu Aichholz wurden hierauf wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In den darauffolgenden Sitzungen des vereinigten und des Wiener Verwaltungsrates wurden die bisherigen Präsidien neuerlich berufen. [E.-M.-Z. 24.102.]

Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt. (Generalversammlung.) Am 9. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Anton Graf und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Eduard Ritter v. Donheimer-Herlth die diesjährige 3. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt statt. Bei derselben waren 11 Aktionäre anwesend, welche 4345 Aktien mit 869 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 366.227·21 (gegen K 315.454·33 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 35.249·83 (gegen K 36,627·85), die Fruktifikationszinsen K 22.832·82 (gegen K 27·097·48), die Betriebsausgaben K 292.231·33 (gegen K 256.153·02), die sonstigen Auslagen K 220.930·27 (gegen K 135.863·04), die Auslagen für die gesellschaftliche Verwaltung K 12.992·31 (gegen K 13.290·67) und der zu bedeckende Jahresabgang K 101.844·05 (gegen K 26.067·07 im Jahre 1901). Da der Hypothekardienst K 238.634·48 (wie im Vorjahre) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 340.478·53 (K 264.701·55) in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In den Verwaltungsrat wurden die ausscheidenden Mitglieder Dr. Anton Graf, Dr. Ferdinand Fleischner, Josef Kuntschner und Karl Kunzmann wieder- und Johann Heinrich Komp neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Anton Graf und kaiserl. Rat Eduard Bazika neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 27.414.]

Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl. (Generalversammlung.) Am 17. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Karl Frič und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Isidor Mauthner die diesjährige 1. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl statt. Bei derselben waren 6 Aktionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 882 Aktien mit 86 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902, welches den Zeitraum von der Betriebseröffnung der Lokalbahn, d. i. vom 9. Mai 1901 bis 31. Dezember 1902, umfasst, die Transporteinnahmen K 77.901·64, die verschiedenen Einnahmen K 683·30, die Betriebsausgaben K 39.441·36, die sonstigen Auslagen K 29.438·33 und der Betriebsüberschuss K 9705·25. Nach Abzug der Passivzinsen per K 4792·72 und der Verwaltungsauslagen per K 4235·72 verblieb ein Gewinn von K 676·81. Da der Hypothekardienst K 43.305·97 beanspruchte, beträgt das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie K 42.629·16. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Karl Frič, Wenzel Chrastecky, Josef Nemeč und Heinrich Friedländer wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde Karl Frič neuerlich zum Präsidenten und Hofrat Dr. Albert Speil Ritter v. Ostheim zum Präsidenten-Stellvertreter gewählt. [E.-M.-Z. 28.798.]

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 23. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Adolf Lazar und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Josef An der Lahn v. Hochbrunn die diesjährige (30.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (System Rigi) statt. Bei derselben waren 15 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 5585 Aktien mit 557 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe auf K 110.790 (— K 8862), die Gesamteinnahmen auf K 153.931 (— K 7524), die Gesamtausgaben exklusive der Passivzinsen auf K 137.321 (— K 21.485), so dass sich ein Betriebsüberschuss von K 16.610 (+ K 13.961) ergab. Da die Passivzinsen einen Betrag von K 44.715 erforderten, wurde obiger Ueberschuss nicht nur aufgezehrt, sondern ergab sich noch ein Verlust von K 28.105, der gleichwie der Verlust aus den Vorjahren per K 184.853 auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Das statutengemäss ausscheidende Verwaltungsratsmitglied Hans Berkovics, sowie die an Stelle des verstorbenen Präsidenten Oberbaurates Karl Prenninger und der ausgetretenen Mitglieder Hugo v. Noot und Johann Hampspohn kooptierten Mitglieder Adolf Lazar, Eisenbahn-Direktor i. P., und Dr. Wilhelm Schneeberger, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, wurden wiedergewählt, bezw. in ihren Funktionen bestätigt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses und der Bestimmung des Wertes der Präsenzmarken für die Verwaltungsratsmitglieder mit K 20 pro 1903 schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsratssitzung wurden Adolf Lazar und L. A. Lohnstein zum Präsidenten und Vizepräsidenten und der erstgenannte, sowie Hans Berkovics und Adolf Schostal in das Exekutivkomitee gewählt. [E.-M.-Z. 30.526.]

Lokalbahn Strakonitz - Winterberg. (Generalversammlung.) Am 15. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Ludwig Lobmeyr und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Karl Freiherr v. Banhans die diesjährige 10. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche 4231 Aktien mit 843 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 287.588·86 (gegen K 290.570·83 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 11.898·66 (gegen K 11.793·21), die sonstigen Einnahmen K 1531·08 (gegen K 2368·66), die Betriebsausgaben K 163.311·46 (gegen K 166.159·91), die besonderen Auslagen K 38.091·58 (gegen K 23.626·95), die Verwaltungsauslagen K 5327·35 (gegen K 5619·39) und der verfügbare Jahresertrag K 94.288·21 (gegen K 109.326·45). Da der Prioritätendienst K 206.860·13 (gegen K 206.828·13) beanspruchte, betrug das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie K 112.571·92 (gegen K 97.501·68). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt, womit die Generalversammlung schloss. [E.-M.-Z. 31.264.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung direkter Personen- und Gepäcksabfertigung zwischen Dux und Berlin Anhalter Bahnhof.

Ab 15. August 1903 gelangen zwischen Dux und Berlin Anhalter Bahnhof über Aussig—Bodenbach—Kötzschenbroda—Elsterwerda—Zossen / Röderau nachstehende direkte Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zur Einführung:

Personenfahrgeld, ausschliessl. tarifmässigen Zuschlages für D- und L-Züge									Gepäcksfracht für je 10 kg	
Einfache Fahrkarten						Rückfahrkarten			für das Gesamtgewicht	für das Uebergewicht
für alle Züge			für Personenzüge			für alle Züge				
1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.		
Mark										
27·60	20·40	13·60	23·40	17·30	11·40	42·30	31·20	20·10	0·18	1·26
Personenzug, von Aussig an für alle Züge			Personenzug, von Dresden an für alle Züge							
26·70	19·50	13·20	25·20	18·60	12·60					
Personenzug, Aussig—Dresden für alle Züge										
25·00	18·30	12·00								

Wien, am 31. Juli 1903. [766]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau.

(Im Betriebe der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.)

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, sowie Eil- und Frachtgütern.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau tritt der Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, sowie Eil- und Frachtgütern auf dieser Lokalbahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Direktion der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft zum Preise von 80 Heller bezogen werden.

Prag, am 27. Juli 1903. [767]

Die Direktion der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wiederaufnahme des unbeschränkten Güterverkehres auf der Lokalbahn Krasna-Rożnau.

Am 29. Juli 1903 wurde auf der Lokalbahn Krasna-Rożnau auch der unbeschränkte Güterverkehr wieder aufgenommen und ist somit auf sämtlichen im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Linien der Gesamtverkehr wieder eröffnet.

Wien, am 30. Juli 1903. [768]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Kulparków.

Am 1. August 1903 wird die in km 3·3/4 der Linie Lemberg—Itzkany zwischen den Stationen Lemberg-Sichów neu errichtete Haltestelle Kulparków für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Stanislau, am 26. Juli 1903. [769]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Einführung eines Tarifnachtrages V.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 tritt ein Nachtrag V zum vorbezeichneten Verbandsgütertarife in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen und Eisenwaren), einen gesonderten Ausnahmetarif (Nr. 4 B) für einzelne Bestandteile von Maschinen, ferner einen geänderten, teilweise erhöhten Ausnahmetarif für Roh- und raffiniertes Petroleum, Rohbenzin aus Petroleum und raffiniertes (Rein-) Benzin enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 40 Heller = 40 Centimes bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 27. Juli 1903. [770]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Aenderung des Einführungstermines des Tarifes für den direkten Kartierungsfrachtsatz für mineralische Kohlen aus dem Ostrau-Karwiner und Dombrau-Karwiner Reviere nach dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 16. Juli 1903, Nr. 80, verlautbarte Tarif für den Kartierungsfrachtsatz für Kohlensendungen aus dem angeführten Kohlenreviere nach dem Wiener Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände gelangt erst am 1. September 1903 zur Einführung.

Wien, am 29. Juli 1903. [771]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Verkehr zwischen der Böhm. Nordbahn und der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde.

Einführung von Kartierungssätzen.

Am 1. August 1903 werden rücksichtlich der Linien der Böhm. Nordbahn Kartierungssätze nach und von Nixdorf trans., Rumburg trans. und Schönlinde trans. für den direkten Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn einerseits und Stationen der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrenwalde nach Schönlinde anderseits eingeführt.

Exemplare dieser Kartierungssätze sind bei den beteiligten Dienststellen der Böhm. Nordbahn zum Preise von 40 Heller für das Stück erhältlich.

Prag, am 28. Juli 1903. [772]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Einbeziehung des Artikels „Malz“ in die Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 17.

Der Ausnahmetarif Nr. 17 (für Getreide und Hülsenfrüchte) des vom 1. März 1902 gültigen Tarifes für den rubrizierten Verkehr gilt auch für den Artikel „Malz“, und zwar auch in der Richtung von den in diesem Tarife angeführten Stationen nach dem Umschlagsplatze.

Wien, am 1. August 1903. [773]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung derjenigen Eisenbahnlinien, auf welche das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet.) Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr findet nach dem Stande vom 30. Juni 1903 auf die nachstehenden Eisenbahnlinien keine Anwendung, und zwar:

1. Linien im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen:
   a) folgende dalmatinische Staatsbahnlinien:
      α) Spalato—Siverić—Knin,
      β) Perković-Slivno—Sebenico;
   b) Unzmarkt—Mauterndorf (Murtalbahn).
2. Achenseebahn.
3. Aussig und Umgebung (mit elektrischem Betriebe).
4. Baden—Helenental—Vöslau (mit elektrischem Betriebe).
5. Bielitz—Zigeunerwald (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe).
6. Brüner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth).
7. Brünner Strassenbahn (Dampftramway).
8. Brünner elektrische Strassenbahnen.
9. Brüx—Oberleutensdorf—Johnsdorf (elektrische Strassenbahn).
10. Czernowitzer elektrische Kleinbahn.
11. Dampftramway vormals Krauss & Comp.
12. Dornbirn—Lustenau (elektrische Kleinbahn).
13. Gablonzer elektrische Strassenbahn.
14. Gaisbergbahn.
15. Gmunden Station—Gmunden Stadt (elektrische Eisenbahn).
16. Graz—Maria Trost (elektrische Kleinbahn).
17. Grazer elektrische Kleinbahnen.
18. Grazer Schlossbergbahn.
19. Innsbruck—Hall in Tirol.
20. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel—Igls).
21. Kahlenbergbahn.
22. Königshof—Beraun—Koněprus (Kleinbahn).
23. Krakauer elektrische Kleinbahnen.
24. Laibacher elektrische Strassenbahn.
25. Lemberger elektrische Bahn.
26. Linz—Kleinmünchen—Ebelsberg (elektrische Strassenbahn).
27. Linz—Pöstlingbergbahn (elektrisch).
28. Linz—Urfahr (elektrische Kleinbahn).
29. Marienbader elektrische Stadtbahn.
30. Neue Wiener Tramway.
31. Niederösterreichische Waldviertelbahn.
32. Olmützer elektrische Kleinbahn
33. Pielachtalbahn (schmalspurig).
34. Pilsner elektrische Kleinbahn.
35. Prager Drahtseilbahn auf das Belvedere.
36. Prager Drahtseilbahn auf den Laurenziberg.
37. Prager elektrische Eisenbahn zum kgl. Tiergarten und nach Bubenč.
38. Prager elektrische Strassenbahnen.
39. Prag (Smichow)—Košiř (Kleinbahn).
40. Prag—Lieben—Vysočan (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe).
41. Prag (Kgl. Weinberge)—Žižkow (elektrische Strassenbahn).
42. Reichenberger elektrische Strassenbahn.
43. Salzburger Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg.
44. Schafbergbahn.
45. Schneebergbahn. Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg.
46. Steyrtalbahn.
47. Linien im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft:
   a) Mödling—Hinterbrühl (mit elektrischem Betriebe);
   b) Preding-Wieselsdorf—Stainz;
   c) Pöltschach—Gonobitz;
   d) Kapfenberg—Seebach—Au;
   e) Kühnsdorf—Eisenkappel;
   f) Ueberetscherbahn (Lokalbahn Bozen-Kaltern).
48. Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft.
49. Triester elektrische Kleinbahnen.
50. Triest—Opčina (Zahnradbahn).
51. Wiener elektrische Strassenbahnen.
52. Wiener Lokalbahnen (Dampftramway Wiener-Neudorf—Guntramsdorf—Leesdorf—Baden), elektrische Ringlinie in Baden und Flügel zur Station Traiskirchen (E.W.A.).
53. Wien Praterstern—Kagran (elektrische Strassenbahn).
54. Wiener Stadtbahn.
55. Zillertalbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1763	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und Kokes	sämtlichen österreichischen Tarifstationen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Siehe nachstehende Tabelle	Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Name der Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Name der Knotenstation, an deren Stationstarif nebenstehender Betrag anzustossen ist	Anstossbetrag für 10.000 kg in Mark	Name der Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Name der Knotenstation, an deren Stationstarif nebenstehender Betrag anzustossen ist	Anstossbetrag für 10.000 kg in Mark
Adelsdorf i. Mfr.	Siegelsdorf	9·0	Neunstetten	Ansbach	9·0
Alexanderhütte	Rothenkirchen	10·0	Oberhaunstadt	Ingoldstadt Lokalbbf.	7·0
Bach*)	Walhallastrasse	7·0	Räppoldsburg	Rothenkirchen	8·0
Bärnau a. Wald-Staab	Tirschenreuth	9·0	Rauenzell	Ansbach	11·0
Bechhofen	Ansbach	13·0	Riederau	Geltendorf	4·0
Dolling	Ingolstadt Lokalb.	10·0	Sattelgrund	Rothenkirchen	9·0
Freiham	Pasing	7·0	Schauberg	Rothenkirchen	8·0
Fürth Lokalbhf.*)	Fürth Staatsbhf.	—	Schwarzenbach bei Pressach	Weiden	4·0
Gilching-Argelsried	Pasing	9·0	Schwarzenbach bei Tirschenreuth	Tirschenreuth	8·0
Grossenried	Ansbach	12·0	Seefeld-Hechendorf	Pasing	12·0
Gundelshausen	Regensburg	4·0	Steinebach	Pasing	11·0
Hardhof	Siegelsdorf	2·0	Sulzbach a. d. Donau*)	Walhallastrasse	4·0
Heinersdorf bei Rothenkirchen	Rothenkirchen	7·0	Tettau	Rothenkirchen	10·0
Helsing	Kempten	2·0	Theissing	Ingolstadt Lokalbhf.	9·0
Herrieden	Ansbach	10·0	Unterpfaffenhofen-Germering	Pasing	8·0
Herrsching	Pasing	13·0	Wessling	Pasing	10·0
Iglersreuth	Tirschenreuth	8·0	Wiesent*)	Walhallastrasse	9·0
Kösching	Ingolstadt Lokalbhf.	8·0	Wörth a. d. Donau*)	Walhallastrasse	10·0
Lenting	Ingolstadt Lokalbhf.	7·0	Wolfmannshausen	Rentwertshausen	1·0
Liebenstein in Oberpf.	Tirschenreuth	4·0			

*) Station der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1764	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna	Steinkohlen und Erze	Trzebinia	Siersza wodna oder umgekehrt	Minimalquantum von 225.000 Tonnen | 300.000 Tonnen à 1000 Kilogramm. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	12 Heller | 12 Heller	5 Heller | 4 Heller	7 Heller | 8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate für die in Siersza wodna aufgegebenen Sendungen, ferner der Original-Frachtbriefe für die in der genannten Station ankommenden Sendungen, welche Vorlage vom Absender, bezw. Empfänger bis längstens Ende März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau zu bewirken ist	
1765	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Mähr.-Budwitz	Moldau	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	141 Heller		Im Kartierungswege		
1766	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	der Serie 2 des Ausnahmetarifes II des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Altkladno	Mett-Bözingen | Biel (Bienne)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 5. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 515 Centimes b) 331 Centimes | a) 518 Centimes b) 334 Centimes		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1767	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Zucker (Rübenzucker) jeder Art (mit Ausschluss von Rohzucker)**	sämtlichen österreichischen Tarifstationen	Flamatt	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 5. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	**Ausnahmetarif für Zucker, Tarifteil VII des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903 (Verkehr von Oesterreich)**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Die direkten Frachtsätze für Flamatt ergeben sich durch Anstoss von 102 Centimes pro 100 kg an die bestehenden bezüglichen Frachtsätze für die Station Olten**		Im Kartierungswege		Flamatt rangiert in die Reexpeditionsgruppe VIII
1768	**Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	Bleiweiss und Minium	Hlubočep	Linz-Umschlagsplatz	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmungen**	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Donau-Umschlagsverkehr via Linz, gültig vom 1. Mai 1902	Bestehen keine	197 Centimes Gold		Im Kartierungswege		Im Kilometerzeiger der in der Rubrik 8 bezeichneten Tarife ist bei den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen alphabetisch einzureihen: auf Seite 31: Hlubočep . . . 300; auf Seite 40: Hlubočep . . . — 357 12 24
					Wien-Umschlagsplatz			Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg, gültig vom 1. März 1902		226 Centimes Gold				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1769	**Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Frachtgut: Eilgut; Stückgutklasse I, II; Wagenladungsklassen A (5000 kg, 10.000 kg), B, C	Kreibitz-Teichstatt	Wien-Umschlagsplatz	Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmungen	bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg, gültig vom 1. März 1902	Bestehen keine	Eilgut 1040; I 473; II 378; A 5000 kg 287; A 10.000 kg 285; B 222; C 145 Centimes Gold		Im Kartierungswege		Im Kilometerzeiger des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes ist auf Seite 40 bei den Stationen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft alphabetisch einzureihen: Kreibitz-Teichstatt | — | 155 | 12 | 24
1770	**Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Malz	Bubentsch	Wien-Umschlagsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg, gültig vom 1. März 1902	Besteht keiner	154 Centimes Gold		Im Kartierungswege		Im Kilometerzeiger des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes ist auf Seite 42 bei den Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zwischen den Stationen Brünn und Bubna einzuschalten: Bubentsch | — | 406 | — | —

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1771	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kartoffeln (Erdäpfel)	Apátfalva Kis-Zombor Lovrin Makó Nagy-Kikinda Nagy-Ősz Nagy-Szt. Miklós Szeged Ujvidék Valkány Zsombolya	Passau	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 10. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller inkl. ungar. Steuer 233 227 231 230 224 228 224 211 230 220 228		im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
78	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3704	K. k. österr. Staatsbahnen		Güter der Klasse A, B und C, der Spezialtarife 1, 2 und 3, sowie der Ausnahmetarife I, II und III a, b und c der Lokalbahn Budweis-Salnau	Gojau oder umgekehrt	Budweis transit	In der Rubrik 8 ist einzuschalten: „bezw. Tarife für den in- und ausländischen Verbandsverkehr“. In der Rubrik 10 ist der Nachsatz: „insoweit direkte höhere Frachtsätze im Verkehre mit Gojau bestehen“ zu streichen	
79	Nr. 83 vom 23. Juli 1903	1720	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Beteiligte Verwaltungen	Braunkohle	diversen Stationen	Grünthal R.G.T.E.	Mit Gültigkeit vom 15. August wird der Frachtsatz für Grünthal R.G.T.E. von K 89 für 10.000 kg auf K 94 für 10.000 kg erhöht	In diesem erhöhten Frachtsatze sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
35	Nr. 35 vom 24. März 1903	1055	K. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Stall- und Strassendünger	Smichow	Satalic	Am 15. August 1903	

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 88. **Wien, 4. August 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 15. Juli 1903,*) betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Zillertalbahn.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, der Aktiengesellschaft der Zillertalbahn (Jenbach-Mairhofen) auf die Dauer von höchstens 75 Jahren die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses zu gewähren, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der teilweisen Bedeckung des eingetretenen Mehrerfordernisses am Baukapitale der genannten Bahn aufzunehmenden Anlehens im Nominalbetrage von höchstens K 900.000 entspricht, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel II.

Die Zusicherung der im Artikel I bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass seitens der gefürsteten Grafschaft Tirol der seinerzeit bereits zugesicherte Landesbeitrag von K 200.000 auf den Betrag von K 250.000 erhöht, oder dass in anderer von der Regierung genehmigter Weise eine weitere Beitragsleistung von K 50.000 sichergestellt wird. Die in vorstehendem behandelte Beitragsleistung kann in Stammaktien der für die in Rede stehende Lokalbahn gebildeten Aktiengesellschaft der Zillertalbahn refundiert werden, in welchem Falle die zu übergebenden Titres zum vollen Nennwerte zu berechnen sind.

Artikel III.

Bei der Ausführung des Artikels I haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbstalbahn, sinngemässe Anwendung zu finden, und zwar mit der Abänderung, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Anlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel IV.

Für die Dauer des Bestandes der staatlichen Reinertragsgarantie unterliegt jede Aenderung in der Betriebsführung der in Rede stehenden Bahn der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Artikel V.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 15. Juli 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.

*) Enthalten in dem am 1. August 1903 ausgegebenen LXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 156.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projekt für mehrere durch Zulegung neuer Speisekabel zu verstärkende Speiseleitungen: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des von der Direktion der städtischen Elektrizitätswerke in Wien vorgelegten generellen Projektes für die infolge des zunehmenden Strassenbahnverkehres notwendig gewordene Verstärkung des bestehenden Speiseleitungsnetzes des städtischen Kraftwerkes für den Betrieb der Wiener elektrischen Strassenbahnen die genannte Direktion aufgefordert, die verfassten Detailprojekte der durch Zulegung neuer Speisekabel zu verstärkenden Speiseleitungen, und zwar:

a) im Bereiche der Unterstation Leopoldstadt:
Speisepunkt 39: bei Alserbachstrasse Nr. 23,
„ 37: „ Taborstrasse Nr. 56,
„ 48: „ „ „ 96,
„ 41: „ Nordbahnstrasse Nr. 48,
Rückleitungspunkt: Praterstern;

b) im Bereiche der Unterstation Landstrasse:
Speisepunkt 2: bei Rennweg Nr. 20;

c) im Bereiche der Unterstation Mariahilf:
Speisepunkt 46: bei Josefstädterstrasse Nr. 33,
„ 14: „ Gumpendorferstrasse Nr. 63 a,
„ 45: „ Wiedner Hauptstrasse Nr. 38;

d) im Bereiche der Unterstation Rudolfsheim:
Speisepunkt 47: bei Felberstrasse Nr. 80;

e) im Bereiche der Unterstation Währing:
Speisepunkt 34: bei Dornbacherstrasse Nr. 14,
„ 30: „ Kreuzgasse Nr. 55,
Rückleitungspunkt: Ecke Hernalser Hauptstrasse—Nesselgasse

— bezüglich deren genereller Lage das k. k. Eisenbahnministerium die prinzipielle Genehmigung erteilt hat — der k. k. Statthalterei in Wien ungesäumt zu übersenden. Unter einem wurde die genannte Behörde unter Uebermittlung der vorgelegten Pläne beauftragt, nach Vorlage der obbezeichneten Detailprojekte die politische Begehung der Kabeltrassen vorzunehmen, wobei die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt wurde, für das ganze begangene Projekt oder einzelne Teilstrecken desselben bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Direktion zu erteilen. [E.-M.-Z. 31.115.]

— (Vorlage des Detailprojektes für die Anlage eines zweiten Geleises in der Teilstrecke km 0·640 bis km 1·530 und einer Geleiseschleife in km 1·4/5 der städtischen Strassenbahnlinie Nr. 61 „vom Zentralfriedhofe nach Schwechat“: Anordnung der Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien behufs Einleitung der politischen Begehung vorgelegte Detailprojekt für die Anlage eines zweiten Geleises in der Teilstrecke km 0·640 bis km 1·530 und einer Geleiseschleife in km 1·4/5 der städtischen Strassenbahnlinie Nr. 61 „vom Zentralfriedhofe nach Schwechat“ überprüft und im allgemeinen entsprechend befunden, der erbetenen Amtshandlung zur Grundlage zu dienen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien, unter Uebermittlung der vorgelegten Operate, beauftragt, die Stationskommission und die politische Begehung dieses Projektes vorzunehmen, wobei die k. k. Statthalterei ermächtigt wurde, für das ganze begangene Projekt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse, die Erwerbung des für die Geleiseschleife erforderlichen Grundes vorausgesetzt, den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Gemeinde Wien zu erteilen. [E.-M.-Z. 29.074.]

Normalspurige Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Genehmigung des Projektes für die Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der Station Gänserndorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Projekte für die Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der Station Gänserndorf der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf zugestimmt und dasselbe unter einem an die k. k. Statthalterei in Wien zur Ueberprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines günstigen Prüfungsbefundes den Baukonsens für das gegenständliche Adaptierungsprojekt zu erteilen. [E.-M.-Z. 32.227.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Weizelsdorf-Oberferlach. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision und Stationskommission.) Im Hinblicke auf das von der k. k. Landesregierung in Klagenfurt mitgeteilte Ergebnis der am 20. Februar 1903 durchgeführten Trassenrevision und Stationskommission bezüglich des vom Konsortium der Bahn Klagenfurt-Unterloibl vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige, mit Dampf-, eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von der Station Weizelsdorf der in Bauausführung begriffenen Staatsbahnlinie Klagenfurt (—Villach) — Assling (Karawankenbahn) nach Oberferlach, hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Lokalbahn nach Massgabe der Kommissionsanträge als Grundlage für die Aufstellung des bezüglichen Detailprojektes genehmigt. [E.-M.-Z. 10.625.]

Normalspurige Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. (Vorlage des Operates, betreffend die beabsichtigte Aenderung einer Reihe der in den Begehungsprotokollen vom 11. September 1900 und vom 7. Oktober 1901 festgesetzten Wege, Rampen und Durchlässe: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von den Konzessionären vorgelegte Operat, betreffend die Aenderung einer Reihe der in den Begehungsprotokollen vom 11. September 1900 und vom 7. Oktober 1901 festgesetzten Wege, Rampen und Durchlässe im Zuge der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf überprüft und geeignet befunden, im Sinne der Bestimmungen des § 18 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, der erforderlichen Lokalkommission zugrunde gelegt zu werden. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Linz unter Uebermittlung des gegenständlichen Operates beauftragt, bezüglich desselben ehetunlichst die politische Begehung einzuleiten und im Falle eines anstandslosen Kommissionsergebnisses den Baukonsens für die Herstellungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 30.552.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

31. Juli. Infolge Hochwassers wurde in der Strecke Mühlbach—Krimml der Pinzgauer Lokalbahn der Gesamtverkehr eingestellt.

31. Juli. In den Strecken Jordanów—Chabowka der Linie Sucha—Chabowka und Skawce—Spytkowice der Linie Trzebinia—Skawce wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 13. Juli 1903 dem Dr. Paul Nyilasy in Szeged und Konsorten für eine von der Station Szeged der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche der Komitate Csongrád und Pest-Pilis-Kiskun-Solt in der Station Halas mit der Hauptlinie Budapest—Halas—Szabadka (Maria-Theresiopel) — Zimony (Semlin) — Belgrad der kgl Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 13. Juli 1903 der Firma „Eszéki lóvasut részvény társaság“ (Aktiengesellschaft der Strassenbahnen mit Pferdebetrieb in Eszék) und Konsorten für eine

a) von einem geeigneten Punkte des gesellschaftlichen innerstädtischen Betriebsnetzes von Eszek abzweigende, bis zum Draufer-Umschlagsplatze, ferner

b) von einem geeigneten Punkte der slavonisch-ungarischen Gebietsgrenze nächst dem rechten Draufer ausgehende und Benützung der ärarischen Draubrücke und weiterhin der Staatsstrasse, und zwar auf ungarischem Gebiete im Bereiche

des Komitates Baranya über Bellye, Darócz, Laskó-Albertfalva, Herczeg-Szöllös, schliesslich

c) eine von der zukünftigen Station Herczeg-Szöllös der Linie b) aus bis Battina führende

schmalspurige (1 m Spurweite) Lokal-, bezw. Strassenbahn mit Dampf-, eventuell mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 13. Juli 1903 dem Dr. Franz Kiss de Kisbaár in Budapest und Konsorten für eine von der Station Debreczen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen oder einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Strassenbahnnetzes der Stadt Debreczen ausgehende, in beiden Fällen mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der städtischen Gemarkung, diese:

a) im Bereiche der Komitate Hajdu und Bihar entweder über Haszu-Pálgi, Poczaj, Kis-Marja und die Gemarkung der Gemeinde Bihar,

b) oder als Variante der Linie a) von Debreczen aus über Nagy-Kereki, Nagy-Szántó, Kis-Szántó und die Gemarkung der Gemeinde Püspöki

mit Berührung der Station Nagy-Várad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, zum Anschlusse an das Strassenbahnnetz von Nagy-Várad führende normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 20. Juli 1903 der Direktion der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Salgotarján für eine von der Station Salgotarján der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, im Bereiche der Stadt Salgotarján sich verzweigende, bis zu den Bergbaurevieren von Inarszó und weiterhin bis zu den Salgotarjáner Stahlfabriks-Gewerkschaften führende schmalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Stationen Keresztes-Nyárád und Báránd als Viehverladestationen.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass

a) die Station Báránd der Hauptlinie Budapest—Báránd—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal und

b) die Station Keresztes-Nyárád der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Keresztes-Nyárád—Miskolcz—Szerencs—Lavoczne—(—Lemberg) als Viehverladestationen eröffnet wurden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Juni die Haltestelle Rückersdorf-Oppelhain zwischen den Stationen Hohenleipisch und Rückersdorf an der Bahnstrecke Berlin Anhalt. Bhf.—Elsterwerda im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Halle a/S., welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehre diente, auch für den Wagenladungsverkehr; die Annahme und Auslieferung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Kleinkems an der Bahnstrecke Heidelberg—Basel der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Wagenladungsgüterverkehr der mit ihr durch Anschlussgeleise verbundenen Anwesen; der Haltepunkt Beyendorf zwischen den Stationen Magdeburg-Buckau und Dodendorf an der Bahnstrecke Magdeburg-Thale im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg für den gesamten Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Erzhausen zwischen den Stationen Egelsbach und Wixhausen im Bezirke der kgl. preuss. und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion zu Mainz für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewichte bis zu 100 kg; die Station Glasewitz zwischen den Stationen Güstrow und Plaaz im Bezirke der grossherzogl. Eisenbahn-Direktion zu Schwerin, welche bisher nur dem Personenverkehre und dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; der Haltepunkt Hubertushöhe zwischen den Stationen Storkow und Scharmützelsee an der Bahnstrecke Königswusterhausen—Grunow im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Halle a/S. für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 4. Juni der Haltepunkt Grimmelfingen zwischen den Stationen Ulm und Einsingen an der Bahnlinie Ulm—Aulendorf der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in beschränktem Umfange, und ausserdem für die Beförderung von Milch; am 7. Juni der neu erbaute Personenbahnhof Hamburg Dammthor zwischen den Stationen Hamburg Klosterthor und Hamburg Sternschanze im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Altona für den öffentlichen Verkehr unter gleichzeitiger Schliessung des seitherigen gleichnamigen Personenbahnhofes.

Am 8. Juni die Haltestelle Klinge an der Bahnstrecke Cottbus-Sorau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Halle a/S. für die Ver- und Entladung von Tiersendungen aller Art, sowie von Fahrzeugen (ausschliesslich schwerwiegende).

Am 14. Juni der Haltepunkt Pr.-Stargard Vorstadt zwischen den Stationen Pr.-Stargard und Gr.-Jablau an der Bahnstrecke Pr.-Stargard—Schmentau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Danzig für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 15. Juni der Haltepunkt Frieda an der Bahnstrecke Schwebda—Treffurt im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Cassel, welcher bisher nur für die Abfertigung von Personen, Stückgut und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, unter Umwandlung in eine Haltestelle auch für den Wagenladungsverkehr und beschränkten Tierverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen; die Station Reicholzheim der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, die seither nur dem Personen- und Wagenladungsverkehre gedient hat, auch für den Stückgutverkehr.

Am 28. Juni der Haltepunkt Würgassen zwischen den Stationen Lauenförde und Carlshafen r. U. an der Bahnstrecke Ottbergen—Northeim im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung von Würgassen findet nicht statt; nach Würgassen darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen während der Dauer des Winterfahrplanes.) Der Nachweisung über die auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) während der Dauer des Winterfahrplanes (Oktober 1902 bis April 1903) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen ist folgendes zu entnehmen:

Die Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete betrug 51, deren Gesamtlänge Ende April 1903 43.567 km; davon waren 16.000 km zweigeleisig. Befördert wurden 231.960 Schnellzüge, 1,805.564 Personenzüge und 1,000.525 gemischte Züge. Von den Zügen wurden insgesamt 142,962.984 Zugskilometer geleistet, das sind im Tagesdurchschnitte 674.353 und auf 1 km Betriebslänge im siebenmonatlichen Durchschnitte 3281.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich im ganzen verspätet 15.815 (gegen das Vorjahr + 2118), und zwar: durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 8515 (+ 1742), durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 7300 (+ 376). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Tausend Züge 2·4 (+ 0·1), 1 Million Zugskilometer 51·1 (+ 1·2). Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 8391 (— 128).

— (Nebenbahn von Diedenhofen nach Bad Mondorf.) Der „Reichs-Anz." veröffentlicht den Staatsvertrag zwischen dem Reiche und Luxemburg, betreffend die Herstellung einer Nebenbahn von Diedenhofen nach Bad Mondorf zum Anschlusse an die Luxemburger Sekundärbahnen. Die kaiserliche Regierung von Elsass-Lothringen hat der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter in Berlin die Konzession zum Baue und Betriebe der in ihrem Gebiete belegenen Strecke der bezeichneten Eisenbahn erteilt; sie wird der luxemburgischen Regierung den Zeitpunkt bezeichnen, bis zu welchem die betriebsfähige Herstellung der elsass-lothringischen Strecke bewirkt sein wird. Die luxemburgische Regierung verpflichtet sich, den Bau und den Betrieb des in ihrem Staatsgebiete belegenen Teiles der Diedenhofen-Bad Mondorfer Bahn ihrerseits derselben Gesellschaft zu übertragen und dafür zu sorgen, dass die Vollendung des Baues und die Eröffnung des Betriebes zu demselben Zeitpunkte stattfindet, zu welchem die elsass-lothringische Strecke ausgebaut und in Betrieb gesetzt sein wird.

Preussen. (Streckenkenntnis der Lokomotivführer und Zugsführer, sowie Verwendung von Lokomotivheizern im Schnellzugsdienste.) Durch einen Erlass des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 4. Juli 1903 ist bestimmt worden, dass forthin kein Lokomotivführer zur Beförderung von Zügen und einzeln fahrenden Lokomotiven auf einer Strecke zugelassen werden darf, auf der er nicht je zwei, und falls es sich um

Personenzüge auf Hauptbahnen oder um Schnellzüge handelt, mindestens je drei Belehrungsfahrten bei Tag und bei Nacht in jeder Richtung gemacht und ausserdem schriftlich erklärt hat, dass er die Strecke kenne und zur Durchführung der im anzuvertrauenden Zugfahrten imstande sei. Im übrigen bleibt es den Vorständen der Maschineninspektionen überlassen, die Zahl der Belehrungsfahrten für jede Strecke und für jeden Lokomotivführer besonders festzusetzen. Die Belehrungsfahrten erfolgen dadurch, dass der Lokomotivführer auf der Lokomotive als „dritter Mann" mitfährt, sie können aber bei Schnellzügen und bei Personenzügen auf Hauptbahnen auf je eine in beiden Richtungen bei Tag und bei Nacht herabgesetzt und bei anderen Zügen ganz erlassen werden, wenn der Lokomotivführer die Strecke im Heizerdienste innerhalb der vorangegangenen zwölf Monate mindestens zwei Monate befahren hat. Es ist darauf Bedacht zu nehmen, dass die Streckenkenntnis von den geprüften Lokomotivheizern tunlichst in dieser Weise erworben und dadurch die Notwendigkeit von besonderen Belehrungsfahrten nach Möglichkeit eingeschränkt werde. Auch die Zugsführer sollen die von ihnen selbständig zu befahrenden Strecken kennen und zu diesem Zwecke mindestens je eine Belehrungsfahrt bei Tag und bei Nacht in beiden Richtungen unter Leitung eines streckenkundigen Zugsbegleitungsbeamten machen, sofern sie die nötige Streckenkenntnis nicht bereits durch ihre frühere Tätigkeit als Packmeister, Schaffner oder Bremser erworben haben. Ferner ist bestimmt, dass als Heizer bei Schnellzügen nur solche Personen verwendet werden dürfen, die nach bestandener Prüfung mindestens ein Jahr Heizerdienste getan haben und sich in diesem Dienste als besonders tüchtig und zuverlässig bewährt haben. Diese Vorschriften sind sofort in Gültigkeit getreten.

Preussen. (Eröffnung der ersten elektrischen Vollbahn.) Am 18. Juli ist der elektrische Betrieb auf der Strecke Berlin — Gross-Lichterfelde aufgenommen worden; es ist dies die erste elektrische Vollbahn in Preussen. Seit Mitte Mai dieses Jahres wurden Versuchsfahrten mit betriebsfertigen Zügen vorgenommen, die zur Zufriedenheit verliefen. Der Zug enthält zwei Wagen III. und einen Wagen II. Klasse. Die Motore befinden sich am Vorderteile der Wagen III. Klasse, die II. Klasse ist ohne Motor, fährt also in der Mitte des Zuges. Derselbe besitzt ein Gewicht von 128 t und Sitzplätze für mehr als 200 Personen. Die Strecke ist 9·5 km lang, und die Fahrzeit einschliesslich der Haltefrist beträgt 17 Minuten. Dies entspricht einer Fahrgeschwindigkeit von 32 km in der Stunde, die sich jedoch auf 60 km steigern lässt.

Holland. (Eröffnung der Kleinbahn Denekamp-Oldenzaal-Gronau.) Am 19. Juli 1903 wurde die normalspurige Kleinbahn von Denekamp über Oldenzaal nach Gronau dem öffentlichen Verkehre übergeben. Den Betrieb führt die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.

Sachsen. (Verkehrsanzeiger der Sächsischen Staatsbahnen.) Von der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatsbahnen wird seit 1. Juli 1903 neben dem Amtsblatt ein „Verkehrsanzeiger" herausgegeben, der die über Verkehrsangelegenheiten ergehenden Verfügungen (Eröffnung neuer Strecken und Stationen, Aenderung der Abfertigungsbefugnisse, Tarif-, Abfertigungs-, Beförderungs- und Abrechnungswesen im Personen-, Gepäcks-, Tier-, Güter- und Privattelegrammverkehre) enthält. Der neue Verkehrsanzeiger wird in Tarifgrösse mit nur einseitigem Drucke herausgegeben. Die durch ihn ergehenden Verordnungen und Anweisungen sind von den Dienststellen in der Regel auszuschneiden und in die Tarife und Vorschriften, zu denen sie gehören, einzukleben. Der Verkehrsanzeiger erscheint wöchentlich und wird auch an das Publikum abgegeben.

Italien. (Eröffnung einer Teilstrecke der elektrischen Kleinbahn Varese-Luino.) Am 15. Juli wurde die erste Teilstrecke Varese—Grotte di Valganna der elektrischen, im Baue befindlichen Kleinbahn Varese-Luino eröffnet. Die Bahn schliesst sich in Varese an die Mailändischen Nordbahnen an.

Grossbritannien. (Unfallstatistik der britischen Eisenbahnen für das Jahr 1902.) Gemäss dem erschienenen Blaubuche gelangten beim Handelsamte seitens der Eisenbahn-Gesellschaften des vereinigten Königreiches nachstehende Unfälle für das Jahr 1902 zur Anzeige. Es waren zu verzeichnen: 1096 Tötungen (gegen 1171 im Jahre 1901), einschliesslich der Selbstmorde, und 6661 Verletzungen (gegen 6710 im Jahre 1901).

	getötet			verletzt		
	Reisende	Bahnbedienstete	fremde Personen	Reisende	Bahnbedienstete	fremde Personen
Bei Zusammenstössen	6	4	2	732	110	12
Auf der Strecke, einschliesslich Selbstmorde	—	—	421	—	—	133
In Stationen	—	—	40	—	—	125
Bei Kreuzungen	—	—	57	—	—	22
Durch andere Ursachen	123	443	—	1814	3713	—
Zusammen	129	447	520	2546	3823	292

Es ereigneten sich: 34 Zusammenstösse zwischen Personenzügen, 34 zwischen Personen-, Güterzügen und leeren Maschinen, 26 zwischen Güterzügen und Maschinen, 17 zwischen Zügen und Fahrzeugen auf dem Geleise, 32 zwischen Zügen und Prellböcken, 8 Streifungen, 62 Entgleisungen von Personen- und 10 von Güterzügen, 171 Beschädigungen von Toren, Bahnschranken, 14 Brände in Zügen und 3 sonstige Unfälle.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 15. Juli dem öffentlichen Verkehre übergebene, 33·683 km lange Strecke Falkenburg i. Pom.—Polzin der kgl. Eisenbahn-Direktion Stettin ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 0·82 km lange Verbindungsbahn zwischen den Strecken Steele Nord—Dahlhausen Ruhr und Steele Nord—Bochum Süd der kgl. Eisenbahn-Direktion Essen, welche am 1. September für den Güterverkehr eröffnet werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 3 (grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen), Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Nr. 86 (Niederländische Zentral-Eisenbahn-Gesellschaft) sind neu herausgegeben worden, ferner ist zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg) der Nachtrag III erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 3, 68 und 86 werden die älteren Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Direktionen Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.) ist der Nachtrag VI und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag V herausgegeben worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Teil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894.

Ab 1. August 1903 werden nachbenannte Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit den beigesetzten Entfernungen in die Schnittafel A des Kilometerzeigers (Seite 10 des Haupttarifes) einbezogen:

Schnittafel A.

Vom Schnittpunkte bis	Im Verkehre mit den deutschen Gruppen	Schnittpunkt Nr. I Kilometer	I Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	I Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)	Schnittpunkt Nr. II Kilometer	II Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	II Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)
Bleiswedel	sämtlichen Gruppen exkl. 17, 20, 22	227	—	—	228	—	—
Graber		229	—	—	230	—	—
Milleschau-Kottomirsch .		184	—	—	185	—	—
Ploschkowitz-Pitschkowitz		208	—	—	209	—	—
Reichstadt		251	—	—	252	—	—

Ausserdem sind auf Seite 5 des bezüglichen VII. Nachtrages die für die Station Střebichowitz-Winařitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgesehenen Entfernungen im Schnittpunkte I von 218 auf **246** und im Schnittpunkte II von 219 auf **247** Kilometer abzuändern.

Wien, am 29. Juli 1903. [774]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

Zeitweilige Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Leitung der Güter über Hilfswege infolge Verkehrsstörung auf den Strecken Ziegenhals — Hennersdorf und Jungferndorf — Friedeberg der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie Frachtberechnung für solche Güter.

Die Frachtsätze des Tarifes für den Oesterreichischen Grenzverkehr bleiben in den nachstehend angeführten Relationen bis zur Behebung der Verkehrsstörungen ausser Kraft gesetzt, und zwar:

1. Zwischen Heinersdorf und Ziegenhals einerseits und Oderberg, sowie den deutsch-österreichischen Grenzstationen östlich von Oderberg anderseits bis zur Behebung der Verkehrsstörung in der Strecke Ziegenhals—Hennersdorf.

2. Zwischen Heinersdorf und Mittelwalde, sowie den deutsch-österreichischen Grenzstationen westlich von Mittelwalde, dann zwischen Heinersdorf und Wichstadl-Lichtenau bis zur Behebung der Verkehrsstörung in der Strecke Jungferndorf—Friedeberg.

Im übrigen finden die direkten Frachtsätze des Tarifes für den oben angeführten Verkehr während der Dauer der Verkehrsstörung auch bei Leitung der Sendungen über Hilfswege ohne Erhöhung Anwendung.

Die Lieferfrist wird über den benützten Hilfsweg vermittelt.

Wien, am 1. August 1903. [775]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Verkehrsstörung zwischen Mikuliczyn—Tartarów.

Transporte ab Worochta nach Norddeutschland werden während der Dauer der Verkehrsstörung Mikuliczyn—Tartarów anstatt über Krakau—Myslowitz, bezw. Dwory—Oświęcim, über die Hilfsroute Körösmezö—Kassa—Orló—Oświęcim, und soweit Verkehrswege über Olmütz transportberechtigt sind, sowie Sendungen mit der Bestimmung nach Bodenbach/Tetschen transit, über die Hilfsroute Körösmezö—Kassa—Orló—Saybusch—Olmütz abgefertigt.

Hierbei werden die über die Unterbrechungsstelle gültigen direkten Frachtsätze ohne Zuschlag berechnet, bezw. eingehoben. Die Lieferfrist wird über den Hilfsweg ermittelt.

Wien, am 29. Juli 1903. [776]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband, Direkter Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei und Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Leitung der Güter über Hilfswege infolge Verkehrsstörung auf der Linie Ziegenhals—Hennersdorf und Frachtberechnung für solche Güter.

Während der Dauer der Verkehrsstörung auf der Linie Ziegenhals—Hennersdorf der k. k. österr. Staatsbahnen finden die direkten Frachtsätze der Tarife für die oben angeführten Eisenbahnverbände auch bei Leitung der Sendungen über Hilfswege ohne Erhöhung Anwendung.

Die Lieferfrist wird über den benützten Hilfsweg ermittelt.

Von und nach Stationen der Strecken Domsdorf—Heinersdorf samt Zweiglinien und der Lokalbahn Niklasdorf—Zuckmantel treten die direkten Frachtsätze jedoch erst nach Behebung der Verkehrsstörung auf den Linien Jungferndorf—Friedeberg und Niklasdorf—Zuckmantel in Kraft.

Wien, am 1. August 1903. [777]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft
zugleich namens der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau.

Direkte Abfertigung von Personen und Reisegepäck.

Vom Tage der Eröffnung der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau werden für den Verkehr mit der Böhmischen Nordbahn direkte einfache Fahrkarten für Personenzüge und kombinierte Züge, sowie Hin- und Rückfahrkarten mit dreitägiger Gültigkeit über Böhm.-Leipa-Stadtpark zur Ausgabe gelangen.

Vom gleichen Tage angefangen findet direkte Abfertigung von aufgegebenem Reisegepäck von Stationen der Lokalbahn nach Stationen der Böhmischen Nordbahn und darüber hinaus, sowie umgekehrt statt.

Prag, am 25. Juli 1903. [778]

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.
Tarif, Heft 1.

Einführung eines Frachtsatzes nach Brezova.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 wird die Station Brezova der Ungarischen Nordwest-Lokalbahn in das Tarifheft 1 aufgenommen.

Für die nach dieser Station aufgegebenen Sendungen mineralischer Kohlen u. s. w. werden die im Verkehre mit der Station Nyitra-Jablonicz bestehenden Frachtsätze um 6 Heller pro 100 kg erhöht angewendet. Im übrigen gelten die bezüglichen tarifarischen Vorschriften.

Budapest, am 28. Juli 1903. [779]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines Fahrpreises.

Mit 1. September 1903 gelangen direkte einfache Fahrkarten III. Klasse Personenzug für die Verkehrsbeziehung Granica—Königgrätz über Szczakowa—Prerau—Olmütz—Pardubitz zum Preise von K 11·60 zur Ausgabe.

Wien, am 1. August 1903. [780]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k österreichische Staatsbahnen.

Neuauflage der „Statistischen und tarifarischen Daten pro 1902".

Mit 1. August 1903 gelangen die „Statistischen und tarifarischen Daten über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung stehenden Eisenbahnen pro 1902" zur Ausgabe.

Exemplare derselben sind im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium zum Preise von K 1·— erhältlich.

Wien, am 25. Juli 1903. [781]

Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband, Oesterreichischer Eisenbahnverband, Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband, Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr, Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Ausnahmetarif für Petroleum, Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr und Ausnahmetarif für Salz von Ebensee und Hallein nach Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien.

Leitung der Güter über Hilfswege infolge Verkehrsstörung auf der Linie Ziegenhals—Hennersdorf und Frachtberechnung für solche Güter.

Während der Dauer der Verkehrsstörung auf der Linie Ziegenhals—Hennersdorf der k. k. österr. Staatsbahnen finden die direkten Frachtsätze der Tarife für die oben angeführten Eisenbahnverbände auch bei Leitung der Sendungen über Hilfswege ohne Erhöhung Anwendung.

Die Lieferfrist wird über den benützten Hilfsweg ermittelt.

Von und nach Stationen der Strecken Domsdorf—Heinersdorf samt Zweiglinien und der Lokalbahn Niklasdorf-Zuckmantel treten die direkten Frachtsätze jedoch erst nach Behebung der Verkehrsstörung auf den Linien Jungferndorf—Friedeberg und Niklasdorf—Zuckmantel in Kraft.

Wien, am 1. August 1903. [782]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Oesterreich.)

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.
(Verkehr mit Oesterreich.)

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen u. s. w.

Leitung der Güter über Hilfswege infolge Verkehrsstörung auf den Strecken Deutsch-Rasselwitz—Steubendorf, Ziegenhals—Hennersdorf und Jungferndorf—Friedeberg und Frachtberechnung für solche Güter.

Während der Dauer der Verkehrsstörung auf den Strecken Deutsch-Rasselwitz — Steubendorf der kgl. Preussischen Staatsbahnen und Ziegenhals—Hennersdorf und Jungferndorf—Friedeberg der k. k. österr. Staatsbahnen finden die direkten Frachtsätze der Tarife für die oben angeführten Eisenbahnverbände auch bei Leitung der Sendungen über Hilfswege ohne Erhöhung Anwendung.

Die Lieferfrist wird über den benützten Hilfsweg ermittelt.

Von und nach den Stationen Endersdorf und Zuckmantel treten die direkten Frachtsätze erst nach Behebung der Verkehrsstörung auf der Strecke Niklasdorf—Endersdorf wieder in Kraft.

Wien, am 1. August 1903. [783]

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güter- und Tierverkehr. (Einbeziehung der Station Magerviehhof.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die zwischen den Stationen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Marzahn an der Strecke Lichtenberg—Werneuchen gelegene Station Magerviehhof in den Hanseatisch-Ostdeutschen Güter- und Tierverkehr einbezogen. Die Beförderung von lebenden Tieren ist keiner Beschränkung unterworfen. Der Güterverkehr ist dagegen auf solche Eil- und Frachtgüter beschränkt, die an die Zentrale für Viehverwertung oder an Interessenten, denen die Beförderung auf den Anschlussgeleisen gestattet ist, gerichtet oder von diesen aufgegeben werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Der Frachtberechnung sind bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen die Entfernungen von Lichtenberg-Friedrichsfelde mit einem Zuschlage von 3 km zugrunde zu legen. Ausser der tarifmässigen Fracht wird für die Beförderung nach oder von den Anschlussgeleisen der Zentrale für Viehverwertung noch eine Ueberfuhrsgebühr von Mk. 6·50 für jeden Wagen erhoben.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin u. s. w. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Mit dem 1. August 1903 traten an Stelle der bisherigen bezüglichen Sätze für Sendungen von 45.000 kg u. s. w. nach den Stationen der Strecken Alt-Damm (ausschl.)—Gollnow—Treptow a. d. T., bezw. Regenwalde anderweitige, meist ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Seehafen-Ausnahmetarife E und E². (Aenderung des Warenverzeichnisses.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 erhält das Warenverzeichnis des Seehafen-Ausnahmetarifes E in der Klasse II b 1 unter a und das des Seehafen-Ausnahmetarifes E² in der Klasse II a (Klasse 7² des Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutschen Seehafentarifes) im Binnenverkehre der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie im Wechselverkehre dieser Bahnen untereinander und mit der kgl. Militäreisenbahn hinter „Springfedern" folgenden Zusatz:

„sowie folgende Pochwerkteile: Pochschuhe, Pochsohlen, Pochhämmer mit Unterlagen, Hebedaumen, Hebeköpfe und Beschwerer, sämtlich von weniger als 100 kg Einzelgewicht."

Weitere Auskunft geben das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Abfertigungsstellen.

Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf des Ostpreussisch-Russischen Güterverkehres über Grajewo. (I. Nachtrag.) Mit Gültigkeit vom 19. August a. St./1. September n. St. 1903 wird zum Tarife der I. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält die Aufnahme neuer russischer Stationen, geänderte, erhöhte Frachtsätze von einzelnen Stationen der Moskau-Kiew-Woronescher Zweigstrecken, sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Ueber die Tariferhöhungen gibt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Königsberg Auskunft. Druckstücke des Nachtrages sind zum Stückpreise von Mk. 0·15 von der Auskunftsstelle in Königsberg käuflich zu beziehen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 20. Juli 1903 wurden verschiedene Stationen der südwestdeutschen Bahnen in einzelne Klassen des Seehafen-Ausnahmetarifes für den Verkehr mit den Emshäfen (Emden, Emden Aussenhafen, Leer und Papenburg) vom 1. Oktober 1901 aufgenommen, und es wird ausserdem in diesen Tarif eine neue Klasse 15 für Bier (in Kisten und Fässern) von Donaueschingen zur Ausfuhr über See eingeführt. Die Abfertigungsstellen geben Auskunft.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Ermelinghof.) Am 1. August 1903 wurde die Station Ermelinghof des Direktionsbezirkes Münster als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 (Brennstoffe) aufgenommen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Gütertarif. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Teschendorf (Kreis Dramburg), Klebow, Gersdorf, Bramstädt und Alt-Hütten an der Strecke Falkenburg—Bolzin des Direktionsbezirkes Stettin in den Hanseatisch-Ostdeutschen Gütertarif einbezogen; die Entfernungen sind durch Anstoss an die Entfernungen für Stettin, Zentralgüterbahnhof, zu ermitteln, und zwar für Teschendorf 124 km, Klebow 129 km, Gersdorf 133 km, Bramstädt 136 km, Alt-Hütten 138 km. Alt-Hütten dient nur dem Verkehre mit Frachtgut in Wagenladungen, die übrigen Stationen dem Gesamtverkehre. Die Abfertigung von Fahrzeugen ist in Teschendorf, Klebow, Bramstädt und Alt-Hütten, die Abfertigung von Sprengstoffen auf allen Stationen ausgeschlossen.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. August 1903 wurden die bayerischen Stationen Milbertshofen, München-Schwabing und München-Giesing in das obgenannte Gütertarifheft aufgenommen. Ueber die Frachtberechnung erteilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Tarifierung von Ferrosilicium etc.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 wurden die Frachtgegenstände Ferrosilicium (Siliciumeisen) und Ferromangan (Manganeisen), im Hochofen hergestellt, auf den badischen Bahnstrecken sowohl im Binnen-, als auch im direkten Verkehre wie Roheisen nach Spezialtarif III abgefertigt.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände transit, Teil II, vom 1. März 1897. (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif 12.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 werden die Stationen Dalheim Grenze transit und Venlo (linksrh.) der kgl. Eisenbahn-Direktion Cöln, Emmerich transit und Winterswyk transit der kgl. Eisenbahn-Direktion Essen, sowie Salzbergen transit der kgl. Eisenbahn-Direktion Münster mit folgenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 12 für Petroleum (raffiniert) u. s. w. rumänischen Ursprunges nach Belgien, Frankreich, den Niederlanden und darüber hinaus einbezogen:

Von — nach	Dalheim Grenze transit		Emmerich transit		Salzbergen transit		Venlo (linksrh.) transit		Winterswyk transit	
	km	Pfennig für 100 kg	km	Pfennig für 100 kg	km	Pfennig für 100 kg	km	Pfennig für 100 kg	km	Pfennig für 100 kg
Passau Donaulände transit	743	163	791	174	803	177	747	164	794	175
Regensburg Donaulände transit . . .	626	147	674	157	685	160	630	148	677	158
Deggendorf Donaulände transit . . .	700	163	748	174	760	176	704	164	751	174

Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 20. Juli 1903 wurden die Stationen der ehemaligen Altdamm-Kolberger Eisenbahn in den Ausnahmetarif 6 b für Rohbraunkohle u. s. w. in 20 t Ladungen einbezogen. Die bisherigen Sätze im Ostdeutschen Privatbahntarife von den Stationen der Bezirke Breslau und Posen (einschliesslich Fürstenberg a. O. und Pillgram) werden hiermit aufgehoben. Nähere Auskunft erteilen die Versand- und Empfangsstationen.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Teil VI, Abteilung A und B (Flachstarif) vom 19. Oktober a./1. November n. St. 1903. (Einführung des 1. Nachtrages.) Am 19. August a./1. September n. St. 1903 tritt der 1. Nachtrag in Kraft.

Dieser enthält u. a. anderweitige erhöhte Frachtsätze von einer Anzahl Stationen der Moskau-Kijew-Woronescher Eisenbahn und neue Frachtsätze von Stationen russischer Zufuhrbahnen.

Druckstücke sind vom 10. August 1903 ab erhältlich. Bis dahin erteilt die kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg auf Verlangen über einzelne Frachtsätze Auskunft.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 15. Juli 1903 ab wurden die Stationen der Nebenbahn Bublitz-Pollnow des Direktionsbezirkes Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Norddeutsch - Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 1, zweite Abteilung, vom 1. Dezember 1901. (Aenderung.) Im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Metalle und Metallwaren des Nachtrages 1 zum bezeichneten Tarifhefte wird der Artikel „Drahtgeflechte aus Eisen oder Stahl, auch verzinkt“, aus der Abteilung IV in die Abteilung V versetzt.

Diese Aenderung trat mit dem 25. Juli 1903 in Kraft.

Russischer Eisenbahngütertarif. (Tarifierung für Bremsen und deren Teile.) Mit Gültigkeit vom 12./25. Juli a./n. St. 1903 wird der Artikel „Bremsen und deren Teile“ in die Gruppe 61 der Warennomenklatur einbezogen.

Für den bezeichneten Artikel gelangt bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Differentiale Nr. 5 zur Anwendung.

Eine Ausnahme hiervon bilden Sendungen von Luberzy, Station der Moskau-Kasan Eisenbahn, nach den baltischen Hafenplätzen St. Petersburg, Reval, Riga, Windau und Libau zur Weiterbeförderung ins Ausland, für welche bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Differentiale Nr. 15, und zwar gegen Vorweisung der zollamtlichen Bestätigung über die tatsächlich erfolgte Ausfuhr der Sendungen ins Ausland, berechnet wird.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Deutschland. (Bayerischer Eisenbahnrat.) Der bayerische Eisenbahnrat trat am 16. Juli 1903 zu seiner 52. Sitzung in München zusammen. Auf der Tagesordnung standen u. a.: Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1903 mit ministerieller Genehmigung eingeführten Ausnahmetarife, von denen die wichtigsten sich u. a. beziehen auf: Beförderung von Eisen, Stahl, Zink u. dgl. von bayerischen Versandplätzen nach den niederländischen Seehäfen; Ausdehnung des sogenannten Rohstofftarifes auf den Verkehr mit den Niederlanden; Wegfall des Vizinalbahn- und Lokalbahnzuschlages auf einigen Bahnlinien u. dgl. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutschland. (Sächsischer Eisenbahnrat.) Der sächsische Eisenbahnrat trat am 2. Juli 1903 zu seiner Sommersitzung zusammen. Er nahm zuerst eine Mitteilung entgegen über einen Einzelfall, indem es sich um die Anlegung eines kleinen Tanks zur Aufnahme von russischem Petroleum handelte. In der Frage, ob eine Ermässigung der Fracht für Milch zu Kondensierungszwecken empfohlen werde, entschied sich der Eisenbahnrat mit grosser Mehrheit im verneinenden Sinne. Die Aufnahme von Terpentinöl unter die in Kesselwagen zu befördernden Güter wurde im abfälligen Sinne begutachtet. Ferner soll nach Ansicht der Mehrheit der Versammlung der jetzt dem Spezialtarife I angehörige Artikel „Rohbenzin“ daraus wieder beseitigt werden. In der Frage, ob der Artikel „gemeines Töpfergeschirr und Steinzeug“ allgemein nach Spezialtarif III gefahren werden solle, hat die General-Direktion der Staatsbahnen eine ablehnende Haltung eingenommen, was vom Eisenbahnrate gebilligt wurde.

Mit der Detarifierung von gedörrten, nicht zu Speisezwecken bestimmten Kartoffeln nach Spezialtarif III war man einverstanden. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Ergänzung.) Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif Nr. 2 f auf Seite 156/157 durch folgenden Frachtsatz ergänzt:

Nach	Von	
	Schwarzenfeld	
	Mark für 100 kg	
Furth im Wald	0·20	

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr. (Erweiterung.) Die am 1. März 1893 durch Nachtrag IV zum Deutsch-Belgischen Gütertarife (Teil II, Heft 2, vom 1. August 1891) eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 19 für Kartoffeln, Rüben und Erden, auch Porzellanerde (Kaolin) von Eger (Station der Sächsischen Staatsbahnen) nach Belgien gelten auch für Sendungen von Eger (Bayerische Staatsbahn).

Belgisch-Südwestdeutscher Tarif vom 1. März 1888. (Einbeziehung der Station Neu-Isenburg.) Die Station Neu-Isenburg des Bezirkes Mainz wird mit sofortiger Geltung in das Heft 9 b des obgenannten Tarifes vom 1. März 1888 aufgenommen.

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Verkehr. (Neue Fassung des Warenverzeichnisses.) Das Warenverzeichnis des in den obgenannten Verkehren gültigen Seehafen-Ausnahmetarifes E erhält in der Klasse II b unter Ziffer 1 mit Gültigkeit vom 1. August 1903 an eine anderweite Fassung. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Nachtrag XIII zum Gebührentarife

für das

Lagerhaus der Stadt Wien

vom 15. April 1881.

Gültig vom 15. August 1903.

(Veränderungen vorbehalten.)

In den Nachträgen V und X zum Gebührentarife vom 15. April 1881, enthaltend die Bestimmungen und Gebühren für die gemeinschaftliche Lagerung von Spiritus in Eisenreservoirs, treten infolge der neuen Usancen der Wiener Warenbörse für Spiritus nachstehende Aenderungen ein:

Zu A. Besondere Bestimmungen.

Punkt 1 wird abgeändert wie folgt:

Zur Einlagerung wird nur unversteuerter, roher **Getreide-** oder **Kartoffelspiritus,** nicht aber Rüben-, Melasse-, Neue Methode- oder Vorlauf- und Nachgang-Spiritus zugelassen.

Zu B. Gebührentarif.

Die Gebühren für **Ein- und Auslagern** (inklusive Wiegen und Messen), **Avisieren, Lagerzins und Feuerversicherung** betragen:

c) für Spiritus von 70 bis 75 Prozent Alkoholgehalt:
für den ersten Monat pro 10.000 Literprozent . . . . . 44 h
für jeden folgenden Monat pro 10.000 Literprozent . . 24 h

Vom Gemeinderate
der
k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

KURS-BUCH

für die

Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen.

(Sommerfahrordnung 1903.)

Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium.

Die **vierte** (Mai 1903) Ausgabe des Kurs-Buches enthält in ihrem **ersten Teile** in Kürze die auf den Vieh- und Fleischtransport Bezug habenden allgemeinen reglementarischen, tarifarischen und veterinärpolizeilichen Bestimmungen nebst einem Verzeichnis der Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Der **zweite Teil** des Kurs-Buches umfasst die Fahrordnungen der bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen nach Massgabe der Sommerfahrordnung 1903 für die Beförderung von Vieh und Fleisch vorzugsweise bestimmten Züge. In den Fahrordnungen sind auch jene Stationen ersichtlich gemacht, welche mit fixen Viehverladerampen ausgerüstet sind, ferner die Stationen, welche als Desinfektions-, Fleischwagendepot-, Eisfüll-, Fütterungs- und Tränkestationen dienen, sowie jene, in welchen Borstenviehtransporte auf Verlangen der Absender bespritzt werden.

In einen Anhang wurden die wichtigsten Beschränkungen und Verbote im Viehverkehre aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach einigen Auslandsstaaten aufgenommen.

Das Vieh-Kurs-Buch, welches im **Mai** und **Oktober** jeden Jahres erscheint, ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrächter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane.

Das Vieh-Kurs-Buch ist durch die Administration, Wien, I. Wallfischgasse 10 (Postsparkassen-Konto Nr. 819.123), zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 pro Ausgabe zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1772	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klasse I, II und A	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Lodenic k.k.St.B.

Von oder nach	Eisenbahn	Frachtgut der Klasse I, bei Frachtzahlung für: Mengen unter 5000 kg	I: mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	I: mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	II: Mengen unter 5000 kg	II: mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	II: mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	A: mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	A: mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze für 100 kg in Heller							
Wildenschwert	Oe.N.W.B.								
Wildenschwert	St.E.G.	248	240	238	181	180	178	158	157
Wildenschwert transit	St.E.G.								

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1773	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Emballagen, gebrauchte, leere, laut Abschnitt C—5, Alinea a und b, im Tarife, Teil I	Lodenic k.k.St.B. (oder umgekehrt)	Wildenschwert Oe.N.W.B. Wildenschwert St.E.G. Wildenschwert transit St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	99 Heller		Im Kartierungswege		
1774	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Holzstoff der Pos. H—29 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Hohenelbe Oe.N.W.B.	Bubentsch St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	98 Heller	97 Heller	1 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1775	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Opočno	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue einer Brauerei in Dobruschka bei Opočno bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Verschieden		20 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges zu demselben mit der Massgabe, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, bis längstens Ende Februar 1904	
1776	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Brennholz aus Pos. H—19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Koncanica-Zdenci Supljalipa	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (St.E.G.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 10. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 94 93		Im Kartierungswege		
				Koncanica-Zdenci Supljalipa	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) exklusive bis Wr. Neustadt inklusive, sowie nach Stationen der Linie Wien exklusive bis Pottendorf-Landegg und der Strecke Pottendorf-Landegg bis Wr. Neustadt			Lokaltarife		94 93 inklus. ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1777	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	sämtlichen Aufgabsstationen der A.T.E. und der k. k. österr. St.B. des bezogenen Tarifes	Eisenstein	**Auflieferung eines Mindestquantums von 30.000 t innerhalb der Gültigkeitsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen von Frachtbriefen begleitet sein, welche an eine Dienststelle der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen lauten. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Juni 1903, längstens bis 31. Mai 1904	Tarif für Regiekohlensendungen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach Eger, Eisenstein, Franzensbad und Furth i. W. vom 1. November 1900	Verschieden	Verschieden	4 Mark für 10 Tonnen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche auf eine Dienststelle der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen als Empfängerin lauten müssen und längstens bis Ende August 1904 rücksichtlich der Regiekohlensendungen von den Stationen der A.T.E. bei der Direktion derselben in Teplitz, rücksichtlich der Regiekohlensendungen von den Stationen der k. k. österr. St.B. bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag einzubringen sind	
					Eger und Franzensbad									
1778	k. k. österr. Staatsbahnen		Spiritus, raffiniert	den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Landesgrenze bei Beszkid	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen mit direkten nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1904	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	Heller 24	Im Kartierungswege		Die laut Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, unter VIII bestehenden Reexpeditionsbegünstigungen werden durch die nebenstehende Frachtermässigung nicht beeinflusst, vielmehr sind die auf Grund der ersteren zur Anwendung gelangenden Frachtsätze noch um die nebenbezifferten Nachlässe zu kürzen
					Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)						17			
					Landesgrenze bei Łupków (Vidrány)						20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1779	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Güter des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen und Stahl etc.), Serie B des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Teil II, Heft 1	Leobersdorf, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Bucureşti gară de Nord, Station der rumänischen Eisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut, Zahlung der Fracht mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 benannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Oesterr.-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	469 Centimes		Im Kartierungswege		
			Güter des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Güter aller Art) des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Teil II, Heft 1							856 Centimes				
1780	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Eisenbahnschwellen, hölzerne, der Pos. H—19 d der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Čerčan-Pišely	Chlumetz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	48 Heller		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen für die Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein
1781	Oesterr. Nordwestbahn	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Für Steine der Klasse C	Semil	Wostroměř	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	37	36	1	Im Kartierungswege		
					Smidar				40	37	3			
					Neubydžow				45	42	3			
					Chlumetz				47	44	3			
					Žiželitz				51	45	6			
					Libnowes				51	45	6			
					Dobřenitz-Syrowatka									
			Für Steine des Spezialtarifes 3		Wostroměř				27	16	11			
					Smidar				31	18	13			
					Neubydžow				34	20	14			
					Chlumetz				38	22	16			
					Žiželitz				40	24	16			
					Libnowes				42	26	16			
					Dobřenitz-Syrowatka				42	26	16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1782	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine und Ziegel	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Neupaka	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898		a) für Steine, welche nach der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, nach Klasse B tarifieren, die Sätze der Klasse C; b) für Steine, welche nach der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, nach Klasse C tarifieren, die Sätze des Spezialtarifes 3 (der Gebührenberechnungstabelle des Lokalgütertarifes); c) für Steine, welche nach der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, nach Spezialtarif 3 tarifieren, 20 Prozent Nachlass von den ungekürzten Frachtsätzen des Spezialtarifes 3; d) für Mauer- und Dachziegel, sämtlich aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch aus feuerfestem Thon) 30 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen der Klasse C, bei Aufrundung der sich für 100 kg ergebenden Sätze auf ganze Heller (der Gebührenberechnungstabelle des Lokalgütertarifes). Insoweit bereits niedrigere Frachtsätze in den Ausnahmetarifen oder im Anhange zum diesseitigen Lokaltarife bestehen, gelangen diese zur Anwendung		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Neupaka als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende Februar 1904	Diese Baumaterialien müssen zum Schulbaue in Neupaka bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1783	k. k. Staatsbahn-Direktion Prag	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn	Cement zum Bau eines Fabriksgebäudes in der Porzellanfabrik der Firma B. Bloch in Eichwald	Tschischkowitz	Obernitz	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 28. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	32 Heller	18 Heller	14 Heller	Im Rückvergütungswege		
1784	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Karbitz Mariaschein	Segen-Gottes St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 15. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg 1150 1164	1100 1100	50 64	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
1785	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Heringe, frische oder gesalzene	Oderberg transit	Ruttka loko oder transito nach Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	**Minimalquantum 500 t.** Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Im übrigen tarifmässige Bestimmungen	vom 25. August 1903 bis 24. August 1904	Lokalgütertarif, bezw. Verbandstarife			19 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende Duplikat-Frachtbriefe, einzureichen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1786	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 c und Fassonstücke aus Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B	Schönbrunn	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an die Betriebsleitung der städtischen Gas- und Wasserwerke in Troppau adressiert sein, und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen seitens des Vorstandes der Station Troppau bestätigt werden, dass die Transporte mittels Schleppbahn abgeführt wurden. Weiters muss auf den genannten Frachtdokumenten von der Stadtgemeinde Troppau bestätigt werden, dass die Sendungen zur Erweiterung der genannten Werke verwendet wurden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	24 Heller	17 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die Reklamantin als Empfänger lautende Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1904 vorzulegen sind. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 89. **Wien, 6. August 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Lokalbahn Kaaden-Willomitz.

Am 1. August 1903 ist die Lokalbahn Kaaden-Willomitz mit den Stationen, beziehungsweise Haltestellen Kaaden, Kaolinwerk (Halte- und Verladestelle), Seelau (Halte- und Verladestelle), Burgstadtl (Halte- und Verladestelle), Pohlig-Dehlau, Fünfhunden und Willomitz für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden.

Die neue Linie schliesst in der Station Kaaden-Brunnersdorf an die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und in der Station Willomitz an die k. k. österr. Staatsbahnen an.

Die Stationen Kaaden, Pohlig-Dehlau, Fünfhunden und Willomitz sind für den Gesamtverkehr, die Halte- und Verladestellen Kaolinwerk, Seelau und Burgstadtl für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr sowie für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen eingerichtet. Die Beförderung explosiver Gegenstände ist ausgeschlossen.

Den Betrieb der Lokalbahn führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen auf Rechnung der Konzessionäre. Gleichzeitig mit der Eröffnung dieser Lokalbahn hat die bisherige Station Willomitz der Anschlussstrecke der k. k. österr. Staatsbahnen Kaschitz-Radonitz die Bezeichnung „Willomitz-Stadt“ erhalten.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Baukonsens für die Erweiterung der Geleiseanlagen und des Aufnahmsgebäudes in der Station Ostrau-Witkowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.

Projektierte normalspurige Bahn niederer Ordnung Pilsen-Černic-Štěnowic. (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die im Sinne der einschlägigen Verordnungen des k. k. Handelsministeriums einzuleitende Trassenrevision und Stationskommission bezüglich des von dem Ingenieur Rudolf Fanta, Fabriksbesitzer in Prag, vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung vom Bahnhofe Pilsen über Černic bis zu den Granitbrüchen in Štěnowic samt abzweigenden Schleppbahnen für den 7. August 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 33.793]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Krakau: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Polanka-Karol.) Am 1. August ist die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Polanka-Karol der Linie Krakau—Stryj nunmehr auch für die beschränkte Stückgutaufgabe unter den im Abschnitte III, Seite 61, der gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen festgesetzten Modalitäten eröffnet worden.

— (Staatsbahn-Direktion Stanislau: Eröffnung der Haltestelle Kulparków für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Am 1. August ist die in km 3·3/4 der Linie Lemberg—Itzkany zwischen den Stationen Lemberg und Sichów neu errichtete Haltestelle Kulparków für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 14. Juni die 23·987 km lange Reststrecke Pr.-Stargard—Skurz von der im Baue begriffenen Nebenbahn Pr.-Stargard—Schmentau im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig mit den Stationen Gr.-Jablau, Bobau und Ponschau für den öffentlichen Verkehr; diese Stationen dienen sämtlich dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehre; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Am 16. Juni die 22·71 km lange Lokalbahnstrecke Leutershausen—Bechhofen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

Am 24. Juni die 16·85 km lange Strecke Rothenkirchen—Tettau der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

Ferner am 27. Juni die 5·5 km lange Schlussstrecke von Elberfeld-Kluse bis Barmen-Rittershausen der Elbefelder Schwebebahn für den Personenverkehr.

Deutsches Reich. Luxemburg. (Staatsvertrag, betreffend die Herstellung einer Nebenbahn von Diedenhofen nach Bad Mondorf zum Anschlusse an die Luxemburger Sekundärbahnen.) Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht den Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Luxemburg, betreffend die Herstellung einer Nebenbahn von Diedenhofen nach Bad Mondorf zum Anschlusse an die Luxemburger Sekundärbahnen.

Preussen. (Ministerielle Verfügung, betreffend die Verkehrsleitung auf den Staatseisenbahnen.) Die zu den direkten Gütertarifen eingereichten Erläuterungen (Darstellungen über die Bildung der Tarife u. s. w.) enthalten über die Verkehrsleitung häufig keine oder nur unzureichende Angaben. Der Anteil der einzelnen Beförderungswege an der Verkehrsbedienung ist in der Regel nicht ersichtlich gemacht, wie namentlich auch unterlassen wird, die Grundsätze darzulegen, auf denen die Verkehrsbeteiligung beruht. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat deshalb — wie die „H. N." mitteilen — die betreffenden Direktionen beauftragt, bis zum 20. September 1903 für jeden der ihnen zugeteilten Verkehre eine gedrängte Darstellung der Beteiligung der einzelnen Verbandswege an der Verkehrsbedienung und der dafür massgebenden Grundsätze (kürzester Weg, Umwegs- und Frachtausfallsgrenzen, Entschädigung für den Verzicht auf Vorteile in anderen Verkehren u. s. w.) in Tarifformat einzusenden. Soweit die Grundsätze in Regierungsvereinbarungen, besonderen Uebereinkommen der Eisenbahnverwaltungen, Konferenzprotokollen u. s. w. niedergelegt sind, sollen diese Schriftstücke in einem Abdrucke oder auszugsweise der Darstellung beigegeben werden. Soweit für einzelne Verkehre besondere, in Tarifformat gehaltene Erläuterungen der Tarifbildung u. s. w. bisher nicht vorgelegt sind, ist dies jetzt nachzuholen.

Amerika. (Die Entwicklung der elektrischen Vollbahnen.) Dem „D. J." zufolge, nimmt die Entwicklung der elektrischen Vollbahnen in den Vereinigten Staaten einen mächtigen Aufschwung. Man ist zunächst auf die Schaffung von Verbindungsbahnen zwischen einer erheblichen Anzahl von Städten bedacht, und schon jetzt ist der Bau von 1600 km solcher Bahnlinien teils geplant, teils in Angriff genommen. Eine der wichtigsten dieser elektrischen Vollbahnen wird diejenige sein, die eine Verbindung der Grossstädte Baltimore und Washington auf einem neuen Wege bewerkstelligen soll; auf halbem Wege wird dann eine gleichfalls elektrische Zweigbahn nach Annapolis sich angliedern. Pläne dieser Stammlinie erstrecken sich auch weiter hinaus und betreffen eine elektrische Verbindungsbahn von Baltimore bis nach Philadelphia, wobei allerdings grosse Verbesserungen und Ergänzungen an den bestehenden Bahnen notwendig sein werden, ehe der elektrische Betrieb zu ermöglichen sein wird; jedoch rechnet man darauf, dass schon nach wenigen Jahren ein durchgehender elektrischer Schnellverkehr zwischen den beiden letztgenannten Städten bestehen werde. Weitere elektrische Vollbahnen sind im Staate Süd-Carolina in der Ausführung begriffen, und auch weit im Westen, im Staate Texas, wird eine solche in einer Länge von 40 km gebaut. Ferner soll New-Orleans durch eine elektrische Bahn von 125 km Länge mit dem unmittelbar am Meere gelegenen Orte Montague verbunden werden. Eine der längsten elektrischen Linien plant die Missouri Electric Railroad Company in einer Länge von fast 250 km zwischen einer Reihe von Städten in Missouri. Die Pläne sind sogar schon für eine elektrische Schnellbahn zwischen St. Louis und Kansas City fertig, während anderseits auch St. Louis und Pittsburg in ähnliche elektrische Verbindung kommen sollen.

England. (Elektrische Schnellbahn Liverpool-Manchester.) Das englische Parlament hat die Bewilligung zum Bau der elektrischen Bahn Liverpool-Manchester mit einer Maximalgeschwindigkeit von 177 km (= 110 englische Meilen) nach dem Behrschen Einschienen (Mono-Rail)-System erteilt. Die Züge sollen die Strecke Liverpool — Manchester (55 km) in 20 Minuten zurücklegen gegen 40 bis 45 Minuten mit den schnellsten Expresszügen. Eine tägliche Frequenz von 4000 Passagieren (die Züge sollen in Abständen von je zehn Minuten nach beiden Richtungen verkehren) und Fahrpreise, wie sie auf den Eisenbahnen gelten, bilden die finanzielle Grundlage; sie genügt, um das Aktienkapital von Lst. 2,100.000 mit fünf Prozent zu verzinsen.

Verschiedene Mitteilungen.

Oesterreichische Lokaleisenbahn - Gesellschaft in Liquidation. (Generalversammlung.) Am 30. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsausschusses Hugo v. Noot und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. August Weeber die diesjährige 23. ordentliche Schluss-Generalversammlung der Aktionäre der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft in Liquidation statt. Bei derselben waren 9 Aktionäre anwesend, welche 10.550 Aktien mit 2110 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, ebenso folgender Bericht über das Endergebnis der Liquidation: Der restliche Kapitalsbestand der Gesellschaft wurde in der Bilanz pro 31. Dezember 1902 mit K 92.779·28 ausgewiesen. Die zehnprozentige Erwerbsteuer samt Zuschlägen von dem versteuerbaren Liquidationsüberschusse einschliesslich der an die Aktionäre bereits geleisteten dritten Abschlagszahlung von K 155.000 wurde mit dem Betrage von K 24.681·60 vorgeschrieben und am 26. Juni 1903 bezahlt. Es verbleiben sonach K 68.097·68, zuzüglich des Zinsenerträgnisses per K 1280·98 insgesamt K 69.378·66. Wird dieser Betrag auf die 15.500 Aktien (Emission 1894) verteilt, so entfällt auf jede Aktie der Betrag von K 4·47, und es verbleiben K 93·66. Die Liquidatoren wurden auch beauftragt, die Aktien ab 6. Juli 1903 gegen Bezahlung der oberwähnten Restquote einzuziehen. Der Antrag des Verwaltungsausschusses, ein nach Deckung der ab 31. Dezember 1902 bisher aufgelaufenen und noch weiter auflaufenden Geschäfts- und Finalisierungsauslagen etwa noch verbleibendes Gesellschaftsvermögen dem österreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonds zuzuwenden, wurde zum Beschlusse erhoben. Ferner beschloss die Generalversammlung, dem Verwaltungsausschusse als Ersatz für die Tantiemen für die Dauer seiner Funktion pro anno K 4000 zu Lasten der Geschäftsauslagen zuzuweisen. Das ausscheidende Mitglied des Verwaltungsausschusses Hugo v. Noot wurde wiedergewählt und die Kooptierung des Mitgliedes Adolf Lazar durch eine Neuwahl bestätigt. Endlich wurde noch der Verwaltungsausschuss ermächtigt, „die Schlussabrechnung der Liquidatoren über die Verwendung der mit Genehmigung der Generalversammlung eingestellten Beträge zur Deckung weiterer Geschäftsauslagen, welche die vollständige Durchführung der Liquidation und die Bezahlung von Finalisierungsarbeiten betreffen, zu überprüfen und auch namens der Generalversammlung die endgültige Genehmigung, sowie den Liquidatoren das Absolutorium zu erteilen".

[E.-M.-Z. 32.530.]

Lokalbahn Deutschbrod - Humpoletz. (Generalversammlung.) Am 15. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Dr. Albert Speil Ritter v. Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Franz Deschka die diesjährige 9. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 1210 Aktien mit 121 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 117.225·07 (gegen Kronen 110.870·40 plus Zinsen per K 677·78 im Vorjahre), die minimale Betriebskostenvergütung K 75.539·70 (wie im Vorjahre), die besonderen Ausgaben K 19.597.87 (gegen K 19.601·87), die Verwaltungsausgaben K 4809·95 (K 4707·18), der Betriebsüberschuss K 17.277·55 (gegen K 11.699·43). Zuzüglich des Betrages aus

dem Titel der Betriebskostenstundung per K 26.305·17 (Kronen 28.974·13) waren verfügbar K 43.582·72 (gegen K 40.673·56 im Jahre 1901). Da das Erfordernis für den Kapitalsdienst Kronen 71.568·74 betrug, wurde die Staatsgarantie mit K 27.986·02 (gegen K 30.895·18 im Vorjahre) und zuzüglich des Defizites des Reservefonds per K 2081·40 mit K 30.067·42 in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Die bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrates wurden sämtliche wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Hofrat Dr. Albert Speil Ritter v. Ostheim neuerlich zum Präsidenten und Dr. Johann Lošťák neuerlich zum Präsidenten-Stellvertreter gewählt. [E.-M.-Z. 28.139.]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 24. Juni eröffnete Strecke Rothenkirchen—Tettau — 16·85 km — und die am 8. Juli dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Tirschenreuth—Bärnau a. d. Wald-Naab — 13·28 km — der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des CII. Stückes.) Das am 17. Juli 1903 herausgegebene CII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1237: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 11. Juli 1903, Z. 11.399/IV, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Schweine im Bezirke Parenzo.

Nr. 1238: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 22. Juli 1903, Z. 16.845, betreffend die Behandlung der aus dem Auslande nach Rumänien eingeführten Tierhäute.

— (Inhalt des CIII. Stückes.) Das am 18. Juli herausgegebene CIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1239: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Juli 1903, Z. 31.998, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Grenzbezirke Loitsch (Krain) nach Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des CIV. Stückes.) Das am 21. Juli herausgegebene CIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1240: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 20. Juli 1903, Z. 73.412, betreffend die Einfuhr von Fleisch und Fleischwaren in das Deutsche Reich.

Nr. 1241: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 17. Juli 1903, Z. 19.691, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus Rumänien.

— (Inhalt des CV. Stückes.) Das am 23. Juli herausgegebene CV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1242: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 18. Juli 1903, Z. 92.330, betreffend Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

— (Inhalt des CVI. Stückes.) Das am 24. Juli herausgegebene CVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1243: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 20. Juli 1903, Z. 14.430, betreffend das Ein- und Ausfuhrverbot für lebende Schweine aus dem politischen Bezirke Tschernembl.

— (Inhalt des CVII. Stückes.) Das am 28. Juli herausgegebene CVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1244: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 27. Juli 1903, Z. 77.265, betreffend den Verkehr mit Vieh aus dem Okkupationsgebiete nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CVIII. Stückes.) Das am 29. Juli herausgegebene CVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1245: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Juli 1903, Z. 33.304, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Grenzbezirke Gurkfeld (Krain) nach Kroatien-Slavonien.

Nr. 1246: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 28. Juli 1903, Z. 18.661, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CIX. Stückes.) Das am 30. Juli herausgegebene CIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1247: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 29. Juli 1903, Z. 15.415, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1248: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 28. Juli 1903, Z. 33.910, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CX. Stückes.) Das am 31. Juli herausgegebene CX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1249: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. Juli 1903, Z. 34.359, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 1250: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 28. Juli 1903, Z. 11.796, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus dem Okkupationsgebiete.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Juli 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Juli 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juli 1903
		vom ersten bis letzten Juli		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	60.110	29.882	32.195	57.797
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren . . .	2.623	670	578	2.715
Eisen	3.975	303	477	3.801
Feigen	5.060	1.463	1.801	4.722
Fette	1.794	1.049	490	2.353
Kaffee	8.533	2.535	1.744	9.324
Wein	5.781	616	1.554	4.843
Zucker	10.279	11.190	14.066	7.403
Diverse	22.065	12.056	11.485	22.636
Assekuranzwert . . K	5,089.740	2,680.650	2,526.406	5,243.984

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 27 Arbeitstagen 230.000 kg. Assekuranzwert von K 193.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juli 1903
		vom ersten bis letzten Juli		
Lagerscheine:				
Stück	13	—	2	11
Versicherungswert . K	45.650	—	13.620	32.030
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Juli 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Juli 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juli 1903
		vom ersten bis letzten Juli		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	15.526	12.798	8.070	20.254
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	2.192	—	505	1.687
Hafer	6.050	10.692	5.014	11.728
Roggen	104	—	104	—
Mais	1.934	1.000	1.077	1.857
Diverse	5.246	1.106	1.370	4.982
Gerste	—	—	—	—
Reps	—	—	—	—
Assekuranzwert . . K	209.045	161.230	109.150	26.125

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juli 1903
		vom ersten bis letzten Juli		
Lagerscheine:				
Stück	4	6	6	4
Versicherungswert . . K	43.940	39.100	46.610	36.400
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 27 Arbeitstagen 77.660 kg, Assekuranzwert von K 10.015.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	Juli 1903				Juli 1902			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt . . .	124.086	225.895	228.087	121.894	131.196	246.630	232.924	144.902
Darunter:								
Weizen	12.717	31.094	35.713	8.098	3.711	27.011	26.878	3.844
Roggen	3.245	35.543	30.748	8.040	11.794	11.632	22.987	439
Gerste	7.176	1.526	5.704	2.998	9.137	697	2.270	7.564
Hafer	28.181	78.422	69.790	36.813	22.780	22.033	38.554	6.259
Mais	17.877	50.387	51.920	16.344	46.660	170.569	126.670	90.559
Hirse	2.865	222	1.076	2.011	5 271	—	932	4.339
Bohnen	707	—	375	332	4.120	494	901	3.713
Erbsen	2.220	251	1.246	1.225	23	285	106	202
Malz	671	250	77	844	523	400	421	502
Reps	1.097	420	15	1.502	238	516	138	616
Hanfsamen	680	169	465	384	412	164	304	272
Wicken	6.062	502	582	5.982	2.419	16	30	2.405
Mehl	11.260	21.274	21.249	11.285	1.805	5.180	5.018	1.967
Kleie	2.206	360	674	1.892	1.822	100	1.280	642
	96.964	220.420	219.634	97.750	110.715	239.097	226.489	123.323
Spiritus	6.094	33	1.727	4.400	4.728	—	—	4.728
Zucker	—	—	—	—	4.131	205	1.037	3.299
Wein	2.317	327	199	2.445	2.357	238	326	2.269
Oele und Fette	1.542	176	286	1.432	873	152	249	776
Sonstige Waren	17.169	4.939	6.241	15.867*	8.392	6.938	4.823	10.507
Mittlere Tagesbewegung . .	16.814 Meterzentner				17.761 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	2,727.420	1,367.070	1,538.650	2,555.840	2,308.320	1,354.790	1,452.340	2,210.770

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	22	3	4	21	25	4	15	14
Versicherungswert . . . K	214.400·—	40.600·—	90.200·—	164.800·—	401.350·—	74.200·—	276.700·—	198.850·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	2	1	1	2
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	3.400·—	1.800·—	1.800·—	3.400·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	2.600·—	1.000·—	1.000·—	2.600·—

*) Darunter 3554 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neuer Tarif für den Rollfuhrdienst in der Station Wien.

Für den Rollfuhrdienst in der Station Wien, das ist für die Abstreifung der auf dem Nordbahnhofe in Wien anlangenden Eil- und Frachtgüter, welche auf Grund des § 68 (3) des Betriebs-Reglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und auf Grund korrespondierender Bestimmungen anderer Reglements ohne vorhergehende Avisierung durch die Firma Th. Bindtner Nachf., k. u. k. Hof-Spediteur, den Empfängern zugestellt werden, gilt vom 1. Oktober 1903 an nachstehender Tarif:

Vom Nordbahnhofe in Wien	Eilgüter			Frachtgüter		
	bis einschliesslich 25 kg	über 25 kg bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je angefangene 10 kg mehr	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg bis einschliesslich 100 kg	über 100 kg für je angefangene 100 kg mehr
	Heller für den Frachtbrief und die Sendung					
in den I., II., III. Gemeindebezirk, in die Postbestellbezirke 1 und 3 des XX. Gemeindebezirkes und zum Nordwestbahnhofe	40	55	10	40	50	35
in die Gemeindebezirke IV—X, in den Postbestellbezirk 2 des XX. Gemeindebezirkes, zum Franz Josephs-, West- und Staatsbahnhofe, zum Süd- und Aspangbahnhofe	50	65	12	50	60	45
zum Bahnhofe Wien-Matzleinsdorf und in die Gemeindebezirke XI—XIX (mit Ausschluss der Postbestellbezirke XI/2, XII/3 und 4, XIII/4—10, XVIII/3 und 4, XIX/3 bis 5 und des Postamtsbezirkes 121 im Postbestellbezirke XIX/2)	70	85	16	70	80	55

Von dem der Eisenbahn gemäss § 70 (2) des österr. Eisenbahn-Betriebsreglements (bezw. korrespondierender Bestimmungen anderer Reglements) zustehenden Rechte, die der Rollfuhrunternehmung zur Zustreifung übergebenen, von den Empfängern nicht angenommenen oder unbestellbaren Güter der Rollfuhrunternehmung auf Lager zu geben, wird in Wien vom 1. Oktober 1903 an Gebrauch gemacht werden.

Alles Weitere ist aus der bei den Güterabfertigungsstellen der Station Wien zum Aushange gelangenden Kundmachung zu ersehen.

Wien, am 3. August 1903 [784]

Russisch-Adriatischer Personenverkehr über Budapest—Fiume.

Tarifnachtrag.

Mit 15. September 1903 gelangt zu dem vom 1. November 1901 gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr Nachtrag III zur Einführung, welcher unter anderem erhöhte Fahrpreise zwischen Ancona oder Venedig einerseits und St. Petersburg anderseits enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind seinerzeit bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 1. August 1903. [785]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Mit 1. September 1903 — für Frachterhöhungen mit 15. Oktober 1903 — tritt der Nachtrag II zum Elbe-Umschlagstarife für Ungarn mit 1. August 1899 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 25 Pfennig oder 30 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 3. August 1903. [786]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlenbriketts.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende 1903, werden bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg, nachstehende Frachtsätze für die Beförderung von Braunkohlenbriketts von niederschlesischen Stationen nach Ungarn eingeführt:

Nach	Von								
	Dobrilugk-Kirchhain	Gross-Räschen	Lauchhammer loko	Lauchhammer trans.	Mückenberg	Petershain	Ruhland	Senftenberg	Strassgräbchen
	Markpfennig für 100 kg								
Budapest linkes Donauufer und Köbánya sämtliche Bahnhöfe	211	209	209	203	210	210	207	207	202
Budapest-Kelenföld	207	205	205	199	206	206	203	203	198
Debreczen	250	246	246	245	246	245	245	244	245
Kassa	187	183	183	182	183	182	182	181	182
Miskolcz gömöri p. u.	219	215	215	214	215	214	214	213	214
Nagy-Szombat	169	167	167	161	168	168	165	165	160
Nagy-Várad	259	255	255	254 / 254	255	254	254	253	253
Pozsony	156	154	154	148	155	155	152	152	147
Pozsony fiók, „ -Ujváros trans., „ -Dynamitgyar	158	156	156	150	157	157	154	154	149
Szeged	254	252	252	246	253	253	250	250	245
Szeged-Rokus	254	252	252	246	253	253	250	250	245
Tepla Trencsén-Teplitz	169	165	165	164	165	164	164	163	164

Budapest, am 30. Juli 1903. [787]

Die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einstellung des Betriebes auf der Güterstation Wilna der Poljässje Eisenbahnen.

Mit 1. Juli a. St./14. Juli n. St. 1903 ist der Betrieb auf der Güterstation Wilna der Poljässje Eisenbahnen eingestellt worden.

Es werden daher alle Sendungen, welche an die Station Wilna der Poljässje Eisenbahnen eingelaufen sind und bis zum obigen Termine nicht ausgefolgt wurden, auf der Station Wilna der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn ausgeliefert.

In Hinkunft sind die nach Wilna bestimmten Gütersendungen nur an die Station „Wilna, Güterstation der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn“ zu adressieren.

Wien, am 31. Juli 1903. [788]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Wien einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits.

Aufhebung der bestehenden und Ausgabe einer neuen Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Die in der Nummer 58 dieses Blattes vom 21. Mai 1903 auf Seite 1426 [524] angekündigte neue Zusammenstellung, deren Gültigkeitstermin in der Nummer 69 dieses Blattes vom 18. Juni 1903 auf Seite 1603 [610] auf den 1. September 1903 verschoben wurde, gelangt erst mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 zur Einführung und es bleibt bis dahin die gleichnamige, vom 1. März 1896 gültige Zusammenstellung in Kraft.

Wien, am 3. August 1903. [789]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zu den Kartierungssätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 gelangt der Nachtrag I zu den Kartierungsfrachtsätzen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. März 1903, zur Ausgabe. Derselbe enthält:

a) Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen; b) Ergänzungen; c) Aufnahme eines Stationstarifes; d) Aenderung von Frachtsätzen; e) Berichtigungen.

Dieser Nachtrag wird bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen um den Preis von 20 Heller erhältlich sein.

Wien, am 1. August 1903. [790]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einrichtung des Rollfuhrdienstes in Jungbunzlau B.N.B.

Auf Grund des § 68 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder werden vom 15. August 1903 angefangen bis auf Widerruf alle in Jungbunzlau B.N.B. anlangenden oder zur Aufgabe daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter durch die Firma Josef K. Tuschner in Jungbunzlau den Adressaten ohne vorherige Avisierung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus deren Ubikationen abgeholt.

Ausgeschlossen von der Ab-, bezw. Zustreifung sind Leichen, lebende Tiere, bahnlagernd gestellte oder an eine Speditionsfirma in Jungbunzlau adressierte Güter.

Prag, am 1. August 1903. [791]

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Sistierung der Einführung verlautbarter Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 84 vom 25. Juli 1903 auf Seite 1917 unter fortlaufender Nummer 741 verlautbarten direkten Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze von Dobrilugk-Kirchhain und Karlsbad B.E.B. über Bodenbach-Aussig gelangen nicht zur Einführung.

Wien, am 4. August 1903. [792]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

3. August. In der Strecke Mühlbach—Wald der Pinzgauer Lokalbahn wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen; die Strecke Wald—Krimml ist noch unfahrbar.

4. August. In der Strecke Haugsdorf-Weidenau—Heinersdorf werden seit 3. August Frachtgüter bis zu 50 kg pro Kollo wieder befördert; ferner wurde in den Strecken Trzebinia—Skawce und Torskie—Worwolince der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Verkehrsstörungen in Schlesien. Anlässlich der durch Hochwasser auf den Strecken Hennersdorf—Ziegenhals und Niederlindewiese—Haugsdorf—Weidenau eingetretenen Verkehrsstörungen, deren Behebung längere Zeit in Anspruch nehmen dürfte, fanden dieser Tage im Eisenbahnministerium mit den Vertretern der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, sowie der österreichischen Privatbahnen Verhandlungen zu dem Zwecke statt, um die für den Lokalverkehr der österr. Staatsbahnen bereits unter dem 23. Juli veranlasste Leitung der Güter über Hilfsrouten auch im in- und ausländischen Verbandsverkehre sicherzustellen. Diese Verhandlungen führten zu einer vollständigen Einigung über den einzuleitenden Hilfsroutenverkehr, und haben sich die beteiligten Bahnverwaltungen mit Rücksicht auf den Notstand bereit gefunden, die über den unterbrochenen Weg in den direkten Tarifen mit dem In- und Auslande festgesetzten Frachtsätze ohne eine Erhöhung für die Hilfswege aufrecht zu erhalten, ungeachtet sich über letztere nicht unerhebliche Mehrentfernungen ergeben.

Die bezüglichen Kundmachungen werden demnächst verlautbart.

Ausland.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Aenderung eines Frachtsatzes.) Mit Wirksamkeit vom 1. September 1903 ist der Frachtsatz der Klasse B Landstuhl—Lindau Stadt (Nachtrag II, Seite 6) von Mk. 2·23 auf Mk. 2·63 für 100 kg abzuändern.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einbeziehung der Station Bergwitz.) Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1903 ab wurde die Station Bergwitz des Direktionsbezirkes Halle a/S. in den Ausnahmetarif 6 a für Brennstoffe als Versandstation einbezogen.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Eröffnung von Stationen für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst etc.) Mit Gültigkeit vom 10., bezw. 15. Juli 1903 ab wurden die Stationen Gundelshausen und Schwarzenbach b. Pressath (bisherige Benennung Schwarzenbach i. Oberpf.) für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst eröffnet.

Demnach sind unter 4. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen auf Seite 9 und 10 des Tarifes die Stationen Gundelshausen und Schwarzenbach i. Oberpf. zu streichen.

Ferner sind im Tarife folgende Stationen zu ändern, u. zw.:

auf Seite 20 Altenstadt in Altenstadt i. Schwaben,
„ „ 22 Bernau in Bernau i. Oberbayern,
„ „ 41 Pfaffenhofen in Pfaffenhofen a. Ilm,
„ „ 42 Pressath in Pressath Bahnhof,
„ „ 45 Schwarzenbach i. Oberpf.[1]) in Schwarzenbach b. Pressath und
„ „ 50 Vorra in Vorra a. Pegnitz.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1902. (Aenderung.) Mit Gültigkeit vom 10. August 1903 ab wird auf Seite 13 in der letzten Zeile des Abschnittes III. 1. der Wortlaut: „nach der Stückgutklasse billiger stellt“ abgeändert in: „nach der höchsten Stückgutklasse billiger stellt“.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer, Bayerisch-Sächsischer, Sächsisch-Württembergischer, Schlesisch-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Berlin-Stettin-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer und Sächsisch-Südwestdeutscher Verkehr. (Einbeziehung neuer sächsischer Verkehrsstellen etc.) Am 10. September 1903 werden die sächsischen Verkehrsstellen Altenhain bei Brandis, Ammelshain und Seelingstädt bei Brandis in die Gütertarife für die obgenannten Verkehre einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen für die Station Beucha bei Brandis zuzüglich folgender Entfernungen zugrunde gelegt: 11 km bei Altenhain bei Brandis, 8 km bei Ammelshain, 14 km bei Seelingstädt bei Brandis. Diese Verkehrsstellen werden gleichzeitig in den im Berlin-Stettin-Sächsischen Verkehre gültigen Ausnahmetarif 5 b für Pflastersteine u. s. w. mit den um Mk. 0·06 für 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezialtarifes III aufgenommen. Mit der Aufnahme dieser Stationen in die direkten Verkehre sind in einigen Stationsverbindungen auch Frachterhöhungen verbunden.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. August 1903 ab wurden die Stationen Oberlahnstein und Schildberg in den obbezeichneten Ausnahmetarif als Versandstationen einbezogen. Die Frachtsätze von Oberlahnstein finden auf Sendungen, welche vom Wasserwege herkommen, keine Anwendung. Nähere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Moabit.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 wurde die Station Moabit des Direktionsbezirkes Berlin mit den Sätzen der Station Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof in den Seehafen-Ausnahmetarif J (Petroleum) aufgenommen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Aenderung.) In dem am 5. Juni 1903 ausgegebenen 1. Nachtrage zum Tarifhefte 1, zweite Abteilung, der Verbandstarife wurde mit Gültigkeit vom 25. Juli 1903 der Artikel „Drahtgeflechte aus Eisen oder Stahl, auch verzinkt“ aus der Abteilung IV in die Abteilung V des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Metalle und Metallwaren versetzt.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aufnahme neuer Stationen etc.) Mit dem 1. August 1903 wurden die Stationen Alexanderhütte der Bayerischen und Neuffen der Württembergischen Staatsbahn in den Verband aufgenommen.

Am 15. September 1903 scheidet der russische Hafen Nikolajeff als Anlaufhafen aus dem Tarife, wird dagegen als Nichtanlaufhafen — mit Umladung in Odessa — in den Tarifanhang aufgenommen. Ueber die damit verbundenen Frachterhöhungen geben das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona und die Deutsche Levante-Linie in Hamburg nähere Auskunft. Gleichzeitig werden folgende Nichtanlaufhäfen aus dem Anhange zum Tarife gestrichen: Djerba, Gabes, Mehdia, Monastier, Sfax, Susa, Tripolis in der Berberei und Tunis. Sendungen dahin werden von genanntem Tage ab nicht mehr angenommen.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Streichung des Ausnahmetarifes 24.) Durch Aufnahme von Papier aller Art zur Ausfuhr aus der Schweiz nach den Niederlanden in den Spezialtarif II ist der Ausnahmetarif 24 des Niederländisch-Südwestdeutschen Gütertarifes entfallen und daher zu streichen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher und Preussisch-Bayerischer Tierverkehr. (Einbeziehung der Station Magerviehhof.) Am 1. August 1903 wurde die Station Magerviehhof des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin in die obgenannten Verkehre einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die Entfernungen und Frachtsätze für Berlin Ostbahnhof zugrunde gelegt. Ausserdem wird eine Ueberfuhrsgebühr von Mk. 6·50 für den Wagen erhoben.

Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902, und Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901. (Aufhebung des Frachtzuschlages.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 wurde auf der Vizinalbahn Sinzing-Alling und auf der Lokalbahn Röthenbach b. Lindau - Scheidegg der Frachtzuschlag für alle Tarifklassen aufgehoben.

Mit den besonderen Zuschlägen bleiben daher noch belastet die Lokalbahnen, bezw. Lokalbahnstrecken:

Ludwigsstadt-Lehesten,
Rottershausen-Stadlauringen,
Dettelbach Bahnhof-Dettelbach Stadt,
Falls-Gefrees,
Münchberg-Zell,
Traunstein-Waging,
Wilhermsdorf-Markt Erlbach,
Ochenbruck-Allersberg,
Wasserburg a. Inn Bahnhof-Wasserburg a. Inn Stadt,
Ingolstadt L.B.—Dolling
(Teilstrecke der Lokalbahn Ingolstadt L.B.-Riedenburg),
(Ansbach-)Leutershausen-Bechhofen,
Rothenkirchen-Tettau,
Pasing-Herrsching und
Tirschenreuth-Bärnau.

Die Aufhebung der Zuschläge auf den im Eingange genannten Bahnen bedingt folgende Aenderungen:

a) im Tarifhefte C, Abschnitt II, vom 1. April 1902:

1. Die Bestimmungen unter Ziffer V, Absatz 2, der Vorbemerkungen (S. 4), betreffend den Verkehr mit den Vizinalbahnstationen Alling und Bruckdorf, sind zu streichen;

2. der Zusatz auf Seite 97 wegen der Frachtzuschläge im Verkehre mit den Vizinalbahnstationen Alling und Bruckdorf ist zu streichen;

3. in den Vorbemerkungen zu Abschnitt D ist am Schlusse des Absatzes 1 (S. 134) die Bemerkung wegen Berechnung der Frachtzuschläge im Verkehre mit den Vizinalbahnstationen Alling und Bruckdorf zu streichen;

4. bei den Ausnahmetarifen Nr. 1a (S. 137), 1b (S. 138), 2a (S. 152), 2b (S. 153), 2c (S. 153), 2d (S. 154), 2e (S. 155), 2g (S. 159), 2h (S. 159), 3 (S. 160), 4 (S. 160), 5a (S. 161), 5b (S. 161), 6a (S. 163), 8 (S. 165), 11 (S. 169), desgleichen bei Ausnahmetarif Nr. 6d (s. Ausschreiben Nr. 50.613/III im Tarifanzeiger der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 38 vom 30. August 1902), ist die jeweils in den Anwendungsbedingungen (in der Regel am Schlusse) enthaltene Bestimmung wegen Erhebung oder Nichterhebung des Vizinalbahnzuschlages zu streichen;

5. die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1c (Stammholz-Mainumschlagstarif) ermässigen sich für Stammholz im Verkehre von Alling und Bruckdorf (S. 140/141) um je Mk. 0·06 für 100 kg;

6. in den Anwendungsbedingungen zum Umkartierungstarife (S. 190) ist der dritte Absatz mit Bestimmungen wegen Berechnung der Zuschläge im Verkehre mit den Vizinalbahnstationen Alling und Bruckdorf zu streichen;

b) im Tarifhefte D vom 1. Juni 1901 nebst Nachträgen.

7. Im Abschnitte B „Besondere Tarifvorschriften“ (Neuauflage im Nachtrage III vom 1. August 1902) ist unter e) „Güter“ der zweite Absatz der Ziffer 2, betreffend die Berechnung des Frachtzuschlages im Verkehre mit den Vizinalbahnstationen Alling und Bruckdorf zu streichen;

8. im Abschnitte B „Besondere Tarifvorschriften“ unter e) „Güter“ ist die bei Ziffer 3 vorgetragene Lokalbahn Röthenbach b. Lindau-Scheidegg zu streichen;

9. im Abschnitte D „Ausnahmetarife“ (Neuauflage im Nachtrage II vom 1. Mai 1902, siehe ferner Nachtrag III vom 1. August 1902, S. 5) ist die unter Ziffer 2 vorgetragene Lokalbahn Röthenbach b. Lindau-Scheidegg zu streichen.

Nachträge zu den vorbezeichneten Tarifheften werden später ausgegeben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1787	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Oelkuchen und Oelkuchenmehl (zerkleinerte Oelkuchen) und entfettetes Oelsaatmehl aller Art des Ausnahmetarifes Nr. 2 B in Kartierungswege des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Schreckenstein	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	19 Pfennig	13 Pfennig*)	6 Pfennig	Im Kartierungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg
					Dresden-Elbkai				41 Pfennig	35 Pfennig	6 Pfennig			
1788	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 A	Polička	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		86 Pfennig*)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Langholz 6 Pfennig, im übrigen 10 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9·5 Pfennig für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					81 Pfennig*)				
					Dresden-Elbkai					111 Pfennig				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1789	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 A des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Leoben	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende September 1903	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennig 117 *)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 Pfennig, sonst 10 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz durchwegs 9·5 Pfennig für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					112 *)				
					Dresden-Elbkai					142				
1790	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Güter des Spezialtarifes III des Teiles I für die Elbe-Umschlagsverkehre	Drösing und vice versa	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennig 101 *)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					96 *)				
					Dresden-Elbkai					123				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1791	**Oesterr. Nordwestbahn**	**beteiligten Bahnen**	**verschiedene Artikel**	**verschiedenen Stationen** sowie vice versa	**Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai**	**Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege gültigen Bestimmungen**	**vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903**	**Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. August 1899**				**Im Rückvergütungswege**	**Gegen Vorlage der im Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. August 1899 im Abschnitt III „Ausnahmetarife im Rückvergütungswege" bezeichneten Dokumente**	**Die vollständigen auf dieses Zugeständnis bezughabenden Tarif-Tabellen sind in den mit 1. September 1903 zur Einführung kommenden Nachtrag II zum Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. August 1899 enthalten**
1792	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	**des Ausnahmetarifes Nr. 16 B (Porzellanerde u. s. w.) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**Ober Bris (k.k.St.B.)**	**Eisfeld (Station der kgl. E.B.D. Erfurt)**	**Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen**	**vom 10. August 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. April 1900**	**Besteht keiner**	**83 Pfennig**		**Im Kartierungswege**		
1793	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Güter des Spezialtarifes III	Chrast (k.k.St.B.) oder umgekehrt	Oeslau (Station der kgl. E.B.D. Erfurt)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 10. August 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. April 1900	Besteht keiner	84 Pfennig		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1794	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Harzleim (Harzseife)	Aussig Oe.N.W.B.	Arnau Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife		Heller 159		Im Kartierungswege		
				Bodenbach B.N.B.	Arnau Oe.N.W.B.					142				
					Trautenau Oe.N.W.B.					128				
				Schönpriesen St.E.B.	Arnau Oe.N.W.B.					165				
					Oderberg K.F.N.B.					258				
					Trautenau Oe.N.W.B.					151				
					Ziegenhals k.k.St.B.					244				
				Schreckenstein Oe.N.W.B.	Arnau Oe.N.W.B.					158				
1795	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Bedihošt K.F.N.B.	Gablonz a. N. (R.G.T.E.)	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 500		Im Kartierungswege		
					Reichenberg (S.N.D.V.B.)					483				
				Brodek K.F.N.B.	Reichenberg S.N.D.V.B.					514				
				Prossnitz (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Langenbruck (S.N.D.V.B.)					452				
			Frachtgüter der Klasse II	Hochwessely (B.K.B.)	Brünn (St.E.G.)					217				
					Olmütz St.E.G.					214				
				oder umgekehrt										
1796	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Gyps der Position G—26a der Güterklassifikation	Bánffy-Hunyad	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	Verschieden	Heller 131	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Mezö-Telegd						121				
				Torda						144				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
1797	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh gebrannt etc. aus Pos. T—17 a der Güterklassifikation	Blosdorf	Budapest	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	177		Im Kartierungswege		In den Frachtsätzen für die Station Ózd ist die im Lokaltarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Teil II) festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten. Die Frachtsätze für Budapest finden auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Budapest-Angyalföld, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-fővámház, Budapest-föv. közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-kitérő, Budapest-közp. vásárcsarnok, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u.
				Gr. Opatowitz						170				
				Blosdorf	Ózd					221				
				Gr. Opatowitz						214				
			Thon, auch Schieferthon, roh unverpackt, in offenen Wagen verladen	Blosdorf	Budapest	Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze obliegt das Auf- und Abladen der Sendungen den Parteien				129				
				Gr. Opatowitz						125				
				Blosdorf	Ózd					158				
				Gr. Opatowitz						154				
										Heller				
1798	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterklassifikation, ferner Kandiszucker	Prag St.E.G., Oe.N.W.B. oder k.k.St.B. und Nusle-Vršovic	Brassó	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze obliegt den Parteien das Abladen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1903	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Verschieden	1033	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Debreczen					660				
					Kolozsvár					797				
					Szeged					637				
					Temesvár-Józsefváros und Gyárváros					721				
					Brassó	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze obliegt den Parteien das Auf- und Abladen der Sendungen				929				
					Debreczen					557				
					Kolozsvár					686				
					Szeged					524				
					Temesvár-Józsefváros und Gyárváros					618				
									Heller	Heller	Heller			
1799	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Brennholz und Sägeabfallholz nur als Brennholz verwendbar, bis zu 1 Meter Länge	Alkenyér	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Anhang zum Tarif, Teil II, Heft 3 vom 1. März 1903	139	138	1	Im Kartierungswege		
				Csácza					97	93	4			
				Nagy Ugrócz					82	77	5			
				Oszlány					83	78	5			
				Petrozsény					145	144	1			
				Szászsebes					144	143	1			
				Uj Zsolna					79	75	4			
				Zsolna					79	75	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1800	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5, sofern dieselben nach Ausnahmetarif II a), b) und c) tarifiert werden; Geräte, landwirtschaftliche, der Pos. G—5 b) 1, c) 2 und d); Maschinen und Maschinenteile der Pos. M—14 a) und c); Metalle und Metallgemische, unedle, der Pos. M—19 a) 1, b) und c), und Metallwaren der Pos. M—20, sämtlich laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bielitz, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Brody (Bhf.) trs.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von a) unter 5000 kg b) mindestens 5.000 kg c) " 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 9. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	a) 189 b) 155 c) 133	168 144 123	21 11 10	Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie-Landungsplatz trs. finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarife, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung
					Granica trs., bezw. Szczakowa trs.				a) 41 b) 33 c) 29	37 31 27	4 2 2			
					Nadbrzezie-Landungsplatz trs. *)				a) 147 b) 112 c) 96	135 106 90	12 6 6			
					Nowosielitza (Bhf.) trs.				a) 258 b) 212 c) 182	228 197 167	30 15 15			
					Podwołoczyska (Bhf.) trs.				a) 223 b) 183 c) 157	97 170 144	26 13 13			
1801	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz der Serie II laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Radmer	Bregenz transit Buchs (Rheintal) transit Lindau transit St. Margrethen transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 20. August 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif, Teil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Ctms. 142 140 142 144		Im Kartierungswege		Die Station Radmer rangiert in die Reexpeditionsgruppe O " " Redl-Zipf " " " " L
				Redl-Zipf	Bregenz transit Buchs (Rheintal) transit Lindau transit St. Margrethen transit					132 131 132 136				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1802	k. k. österr. Staatsbahnen		Steinsalzabfälle (Minutien) zu Viehfütterungszwecken	Wieliczka Bochnia	den Stationen des die politischen Bezirke Biala, Chrzanów, Podgórze, Krakau, Wadowice und Wieliczka | Bochnia, Brzesko, Dabrowa, Mielec, Myslenice, Limanowa, Nowy-Sacz und Tarnów umfassenden galizischen Notstandsgebietes, soweit dieselben in den Abschnit A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, fallen	Aufgabe als Frachtgut, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Speditionsbureau des Landes-Salz-Verschleissamtes in Bochnia und Wieliczka als Absender, der betreffende k. k. Bezirkshauptmann als Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Diese Begünstigung findet nur auf ein Maximalquantum von 200 Wagenladungen Anwendung, welche durch Vermittlung der k. k. Bezirkshauptmannschaften unentgeltlich an die notleidende Bevölkerung zur Verteilung gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
1803	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Firma Max Mühlig in Settenz wurde für Chamotteziegel, welche zur Aufführung eines Glasofens in der Glasfabrik „Marienhütte“ in Settenz bestimmt sind, die im Ausnahmetarife III des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1903 festgesetzte Frachtbegünstigung bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903, bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km auf den Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1804	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kartoffeln	Triest/Fiume	Leipzig I (Bayerischer Bahnhof) Leipzig II (Dresdner Bahnhof) Leipzig (Thür. und Magdeburger Bahnhof)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Verbandstarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür.	vom 15. August 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Verbandsgütertarif, Teil II, für den Adriatisch-Sächsischen Eisenbahnverband	239 Pfennig	210 Pfennig	29 Pfennig	Im Kartierungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 90. Wien, 8. August 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Gross-Gerungs nach Ottenschlag.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die mit dem Erlasse vom 20. November 1901, Z. 39.848/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 139 vom 30. November 1901), auf die Dauer eines Jahres erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Gross-Gerungs der Niederösterreichischen Waldviertelbahn nach Ottenschlag unter den in dem genannten Erlasse näher bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf ein weiteres Jahr neuerlich erteilt.

Wien, am 3. Juli 1903. E.-M.-Z. 17.398/2.

Neuerteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Neubistritz nach Litschau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksausschusse in Neubistritz im Vereine mit der Stadtgemeinde Neubistritz die mit dem Erlasse vom 15. April 1901, Z. 14.187/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 47 vom 23. April 1901), erteilte und seither wiederholt, zuletzt mit dem Erlasse vom 21. November 1902, Z. 51.622/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 140 vom 6. Dezember 1902), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Neubistritz der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz zur Station Litschau der Niederösterreichischen Waldviertelbahn unter den in dem erstbezogenen Erlasse enthaltenen Modalitäten auf sechs Monate neu erteilt.

Wien, am 17. Juli 1903. E.-M.-Z. 32.114/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Bruneck nach Sand in Taufers.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advokaten Dr. Hans Leiter in Bruneck die mit dem Erlasse vom 10. Juli 1901, Z. 27.684/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 87 vom 27. Juli 1901), auf die Dauer eines Jahres erteilte und mit dem Erlasse vom 20. Mai 1902, Z. 21.660/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 71 vom 24. Juni 1902), auf ein weiteres Jahr verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn von Bruneck nach Sand in Taufers unter den mit dem erstbezogenen Erlasse bekannt gegebenen Modalitäten neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 14. Juli 1903. E.-M.-Z. 29.807/2.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Juni 1903.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Juni 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. Juni 1903	verbleiben im Baue am 1. Juli 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
A. Teilstrecke Lemberg—Sambor	76·8	—	—
1. Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
2. km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
3. km 10·821—76·054 (Sambor)	—	66·0	66·0
B. Teilstrecke Sambor — galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Gastein km 0·780—30·371	29·7	29·7	29·7
b) Tauerntunnel km 34·6—43·0, lang 8455 m	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheiner Bahn:			
a) Karawankentunnel km 32·434 bis km 40·400, lang 7966 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken von 4 km Länge	12·0	12·0	12·0
b) Wocheiner Tunnel km 28·462 bis km 34·798, lang 6336 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken von 2 km Länge	8·3	8·3	8·3
c) Teilstrecke der Wocheiner Bahn Podbrdo—Görz—St. Peter km 35·550 bis km 92·850, samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	57·7	57·7	57·7
Pyhrnbahn (Klaus-Steyrling—Selzthal)	43·2	—	—
a) Bossrucktunnel km 31·495—36·250, lang 4755 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken von 1·6 km Länge	—	6·4	6·4
b) die übrige Strecke	—	—	36·8
Rakonitz-Laun	44·9	44·9	44·9
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	17·7	17·7
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen:			
Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Drittes Geleise in der Strecke Beraun—Königshof	3·2	3·2	3·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Čerčan—Ričan	20·9	20·9	20·9
Linie Lambach—Gmunden:			
Umgestaltung der 37·5 km langen schmalspurigen Bahn in eine normalspurige	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen	457·2	411·8	448·6
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	—
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Neumarkt-Suchahora	20·3	20·3	20·3
Kaadner Lokalbahnen:			
Strecke Kaaden—Willomitz	19·7	19·7	19·7
Tabor-Bechin	23·7	23·7	—
Swětla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	22·1	22·1
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15·0
Piła—Jaworzno:			
Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	3·8	3·8
Mendelbahn			
a) Adhäsionsstrecke	2·0	2·0	2·0
b) Seilstrecke	2·4	2·4	2·4
Grobelno — Rohitsch-Sauerbrunn — Landesgrenze	35·0	35·0	35·0
Przeworsk-Bachorz (Dynów)	43·8	43·8	43·8
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	11·4	11·4	11·4
Janow-Jaworów	31·3	31·3	31·3
Polnisch-Ostrau—Hruschau	4·1	—	4·1
Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel	5·8	—	5·8
Elektrische Strassenbahnen in Graz	1·0	1·0	—
Elektrische Strassenbahnen in Wien	8·7	6·2	8·7
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	417·2	404·8	365·5

Es sind sonach durch den Baubeginn der Pyhrnbahn (Klaus-Steyrling—Selzthal) 36·8 km Hauptbahnen, dann durch den Baubeginn der Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau 4·1 km, der Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel 5·8 km und mehrerer Linien der elektrischen Strassenbahnen in Wien 4·3 km, somit 14·2 km Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen durch die Bauvollendung der Lokalbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings, welche am 20. Juni 1903 eröffnet wurde, 27 km, dann der Lokalbahn Tabor-Bechin, welche am 22. Juni 1903 eröffnet wurde, 23·7 km, ferner einer Linie der elektrischen Strassenbahnen in Graz 1 km und einer Linie der elektrischen Strassenbahnen in Wien 1·8 km, somit 53·5 km Lokal- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Juni 1903 an Hauptbahnlinien 448·6 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 365·5 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass das zweite Geleise in der Strecke Ziersdorf—Limberg-Maissau der Linie Wien—Eger der k. k. österr. Staatsbahnen seit 4. April 1903 eröffnet ist, dann dass die Baulänge der Lokalbahn Rakonitz-Laun von 44·5 km auf 44·9 km richtiggestellt wurde; ferner dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 30. Juni 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 654 m und fertige Tunnelmauerung 110 m (gegen 638·7 m und 44 m im Vormonate) und Südseite 498 m (gegen 473·5 m im Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 2019 m und fertige Tunnelmauerung 945 m (gegen 1864·5 m und 770 m im Vormonate) und Südseite 1573 m und fertige Tunnelmauerung

890 m (gegen 1512 m und 815 m im Vormonate); ferner beim Wocheiner Tunnel Nordseite 2081 m und fertige Tunnelmauerung 1542 m (gegen 1966·7 m und 1484 m im Vormonate) und Südseite 1857 m und fertige Tunnelmauerung 674 m (gegen 1737·8 m und 607 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 1063·7 m und fertige Tunnelmauerung 140 m (gegen 1025 m und 48 m im Vormonate) und Südseite 713·5 m und fertige Tunnelmauerung 83 m (gegen 677·7 m und 48 m im Vormonate). Die Installationsbauten sind beim Karawanken- und Wocheiner Tunnel fertig und werden beim Tauern- und Bossrucktunnel fortgesetzt. Die vorbezeichneten vier im Baue befindlichen Alpentunnels wurden in die Baulänge einbezogen und ergibt sich hierdurch, gegenüber der in der letzten Monatsübersicht (Verordnungs-Blatt Nr. 77 vom 9. Juli 1903) ausgewiesenen Länge der Hauptbahnen, eine Mehrlänge von 35·2 km.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Teilstrecken:
a) von km 7·424 bis km 8·022 der Linie Nr. 2, sowie Zufahrtsgeleise zu den adaptierten Wagenhallen II und III am Betriebsbahnhofe Währingergürtel;
b) von km 2·200 bis km 5·654 der Linie Nr. 7 der Konzessionskundmachung vom 25. Juli 1902, Anschluss Nussdorf:

Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Teilstrecken
a) von km 7·424 bis km 8·022 der Linie Nr. 2, sowie Zufahrtsgeleise zu den adaptierten Wagenhallen II und III am Betriebsbahnhofe Währingergürtel;
b) von km 2·200 bis km 5·654 der Linie Nr. 7 der Konzessionskundmachung vom 25. Juli 1902 für die Wiener elektrischen Strassenbahnen,

in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen und ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Benützungskonsens für die gegenständlichen Teilstrecken im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 33.754.]

Normalspurige Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Ergebnis der kommissionellen Verhandlung wegen Errichtung der Station Möstin in km 12·075 bis km 12·375, der Haltestelle Kostreinitz-Podplat für den Personen- und Frachtenverkehr in km 13·477 bis km 13·629 und für die Ausführung der Variante in Hl.-Kreuz in km 22·118 bis km 23·800: Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Graz über das Ergebnis der am 9. Juni 1903 durchgeführten kommissionellen Verhandlung wegen Errichtung der Station Möstin in km 12·075 bis km 12·375, der Haltestelle Kostreinitz-Podplat für den Personen- und Frachtenverkehr in km 13·477 bis km 13·629 und für die Ausführung der Variante in Hl.-Kreuz in km 22·118 bis km 23·800 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn — Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn), nach welchem für die Haltestelle Kostreinitz-Podplat und für die Variante in Hl.-Kreuz auf Grund des anstandslosen Ergebnisses den Baukonsens ex commissione unter Ausfolgung je eines signierten Projektspares erteilt worden ist, genehmigend zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Stationsanlage in Möstin hat das k. k. Eisenbahnministerium gleichfalls den Baukonsens erteilt. [E.-M.-Z. 29.831.]

Bahn niederer Ordnung Gross-Opatowitz—Skalitz-Boskowitz. (Variantenprojekte für die Teilstrecken km 12·0 bis km 12·8, km 13·6 bis km 14·7 und km 16·5 bis km 18·9 und Anschlussprojekt: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Konzessionswerber Hermann Freiherrn v. Königswarter, Grossgrundbesitzer in Schebetau, behufs Anordnung der politischen Begehung vorgelegten Variantenprojekte für die Teilstrecken km 12·0 bis km 12·8, km 13·6 bis km 14·7 und km 16·5 bis km 18·9 der mit elektrischer Kraft zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von der Station Gross-Opatowitz der Mährischen Westbahn zur Station Skalitz-Boskowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie das neue Projekt für den Anschluss an die letztgenannte Station geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Die k. k. Statthalterei in Brünn wurde daher unter Uebermittlung der obgenannten Projekte, sowie des seinerzeit rückbehaltenen Projektes für die Variante km 0 bis km 2·0, betreffend den Anschluss an die Station Gross-Opatowitz der Mährischen Westbahn, beauftragt, rücksichtlich sämtlicher Variantenprojekte die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung durchzuführen und über das Ergebnis dem k. k. Eisenbahnministerium zu berichten. Gleichzeitig wurde auch die vorgelegte hydrotechnische Berechnung für die Ueberbrückung des Zwittawaflusses der k. k. Statthalterei in Brünn zur Ueberprüfung und Benützung bei der kommissionell vorzunehmenden Feststellung der lichten Weite dieses Objektes übermittelt. [E.-M.-Z. 20.297.]

Normalspurige Lokalbahn Kaaden-Willomitz (Kaadner Lokalbahnen). (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der normalspurigen Lokalbahn Kaaden-Willomitz (Kaadner Lokalbahnen) in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen auch ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Benützungskonsens für die gegenständliche Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. (Vgl. die im amtlichen Teile der Nr. 89 vom 6. August 1903 verlautbarte Anzeige über die erfolgte Eröffnung dieser Lokalbahn). [E.-M.-Z. 31.192.]

Normalspurige Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. (Anberaumung der politischen Begehung rücksichtlich des Operates, betreffend die beabsichtigte Aenderung einer Reihe der in den Begehungsprotokollen vom 11. September 1900 und vom 7. Oktober 1901 festgesetzten Wege, Rampen und Durchlässe.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Vornahme der politischen Begehung rücksichtlich des von den Konzessionären vorgelegten Operates, betreffend die beabsichtigte Aenderung einer Reihe der in den Begehungsprotokollen vom 11. September 1900 und vom 7. Oktober 1901 festgesetzten Wege, Rampen und Durchlässe im Zuge der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf für den 11. und 12. August 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 35.443.]

Normalspurige Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen über das Ergebnis der am 15. April 1903 stattgefundenen technisch-polizeilichen Prüfung der normalspurigen Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal — bei welcher Amtshandlung auf Grund des anstandslosen Ergebnisses derselben die Betriebsbewilligung für den Gesamtverkehr auf der genannten Linie ab 26. April 1903 ex commissione erteilt wurde — unter Zustimmung zu den kommissionellen Bestimmungen zur Kenntnis genommen. (Betriebslänge = 21·812 km.) [E.-M.-Z. 19.743.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

5. August. Auf der Strecke Wald—Krimml der Pinzgauer Lokalbahn wurde am 4. August mit Zug Nr. 3022 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

5. August. Auf den Strecken Haugsdorf-Weidenau—Stadt Weidenau, Haugsdorf-Weidenau—Heinersdorf und Barzdorf—Jauernig findet der Güterverkehr wieder ohne Beschränkung statt.

5. August. Der Gesamtverkehr auf der Teilstrecke Nadwornaer Vorstadt—Sloboda rung. Grube der Kolomeaer Lokalbahnen wurde am 5. August wieder aufgenommen.

Zillertalbahn:

5. August. Auf der Strecke Zell—Mayrhofen wurde am 2. August der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung des Betriebes von Automotorenwagen im Bereiche der gesellschaftlichen Linie Zsolna [Sillein]—Rajecz.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat über Ansuchen der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn dieser die Bewilligung zur Einführung eines fahrplanmässigen Verkehres von Automotorenwagen im Bereiche der Flügelbahn Zsolna-Rajecz ihrer Hauptlinie Kassa (Kaschau)—Zsolna—Rajecz erteilt.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Münster: Stationsnamenänderungen.) Die Stationen Gronau M.E. und Gronau D.E. sind zu einer Station vereinigt worden, welche den Namen „Gronau in Westf." erhielt. Auch in Coesfeld wurden beide Güterabfertigungsstellen vereinigt; die tarifarischen Zusatzbezeichnungen „Staatsbhf." und „D.E." fallen fort. Der Bahnhof „Dülmen Staatsbhf." erhielt die Bezeichnung „Dülmen" (ohne Zusatzbezeichnung) und der Bahnhof „Dülmen D.E." den Namen „Dülmen Ost".

— (Direktionsbezirk Köln: Stationsnamenänderung.) Ab 1. August ist der Name der an der Bahnstrecke Bonn—Euskircken gelegenen Station Witterschlick in „Impekoven" abgeändert worden.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Stations- und Streckennamenänderungen.) Vom 1. Oktober ab erhält die bisherige Haltestelle Mylau den Namen: „Bahnhof Göltzschtalbrücke" und die Linie Reichenbach-Mylau die nähere Bezeichnung: „Reichenbach—Mylau-Göltzschtalbrücke".

Italien. (Eröffnung einer Teilstrecke der elektrischen Kleinbahn Varese-Luino.) Am 15. Juli ist die erste Teilstrecke Varese—Grotte di Valganna der elektrischen, im Bau befindlichen Kleinbahn Varese-Luino eröffnet worden. Die Bahn schliesst sich in Varese an die Mailändischen Nordbahnen an.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis 11. August 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

5. August, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A),
Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

6. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

7. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Selene", Kapitän G. Sirovich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

8. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia", Kapitän V. Benussi,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

11. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

5. August, Dampfer „Almissa", Kapitän E. Camus, zu Mittag.
6. „ Dampfer „Venus", Kapitän M. Mareglia } um
10. „ Dampfer „Venus", Kapitän M. Mareglia } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

6. August, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

6. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Maria Teresa", Kapitän A. Marinovich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

8. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Aglaja", Kapitän B. Bednarz,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

9. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Styria", Kapitän G. Burgstaller,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

11. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Medea", Kapitän A. Bartole,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura, und Prevesa.

13. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. August, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay—Calcutta),
Dampfer „Gisela", Kapitän A. Calabrese,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Nippon", Kapitän . . . . .,
[von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. August, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Alfred Ressig zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft „Vinschgaubahn" ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzungen des Tarifes, Teil II, Abt. A, und des Ausnahmetarifes Nr. 1.

Vom 1. August 1903 treten folgende Ergänzungen der vorstehend genannten Tarife in Kraft:

1. Die Station Teutschenthal der Eisenbahn-Direktion Halle wird mit nachstehenden Entfernungen und Schnittsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 6 a/b einbezogen:

Kilometer	Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 6 a) 10 t	Ausnahmetarif Nr. 6 b) 10 t
			Franken für 100 kg	
998	Teutschenthal	Pino	3·02	2·67 2·42 (14)
1043	Teutschenthal	Chiasso	3·16	2·81 2·56 (14)
900	Teutschenthal	Peri	2·66	2·43 2·24 (14)

(14) Für rohe Kalisalze wie in den Positionen 1964, 1966 und 1967 der Warenklassifikation genannt

2. Die Station Gotha-Ost der Eisenbahn-Direktion Erfurt wird mit nachstehenden Entfernungen und Schnittsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 30 b/c für Eisenbahnfahrzeuge einbezogen:

Kilometer	Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 30 b)	Ausnahmetarif Nr. 30 c)
			Franken für die Achse	
889	Gotha-Ost	Pino	71·06	102·21
934	Gotha-Ost	Chiasso	74·88	107·83
866	Gotha-Ost	Peri	71·96	103·65

3. Die Station Nienburg a. d. Saale der Eisenbahn-Direktion Magdeburg wird mit nachstehenden Entfernungen und Schnittsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 1 einbezogen:

Kilometer	Schnittsätze nördlich von Italien		a)	b)	c)	d 1)	d 2)	e)	f)	g)
			Stückgut		5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
			Frachtsätze in Franken für 100 kg							
1031	Nienburg a. d. Saale	Pino	9·20	9·02	5·17	3·60	3·12	2·74	2·66	2·66
1076	Nienburg a. d. Saale	Chiasso	9·71	9·49	5·45	3·80	3·32	2·88	2·80	2·80
937	Nienburg a. d. Saale	Peri	7·88	5·67	4·15	3·20	2·80	2·60	2·52	2·50

Wien, am 31. Juli 1903. [793]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. April 1901.

Möbeltransporte rücksichtlich Niemes (Stadt)-Romanshorn (Ausnahmetarif Nr. XXXV.)

Mit Wirksamkeit vom 20. August 1903 haben die im Ausnahmetarife Nr. XXXV des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifheftes für die Stationsverbindung „Niemes (Stadt)-Romanshorn" enthaltenen Frachtsätze in beiden Verkehrsrichtungen Geltung und finden demgemäss die auf Seite 10/11 des gegenständlichen Tarifheftes unter IV enthaltenen Bestimmungen auf die bezüglichen Sendungen ab dem bezeichneten Tage keine Anwendung.

Wien, am 4. August 1903. [794]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

a) Ergänzung des Tarifes, Teil I, vom 1. März 1876 und des dazugehörigen Nachtrages IV vom 1. April 1900.

b) Berichtigung des Tarifes, Teil II, Heft 2, vom 1. März 1896.

Ad a) Mit Wirksamkeit vom 1. September 1903:

1. Im vorbezeichneten Tarif-Teile I sind auf Seite 9 und 11 die Fussnoten durch Aufnahme der Station Reichenberg S.N.D.V.B. zu ergänzen.

2. Im Nachtrage IV ist auf Seite 11 im 4. Absatze, 8. Zeile von oben, anstatt „den Stationen Iglau und Tetschen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn" einzustellen: „den Stationen Iglau, Reichenberg und Tetschen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, bezw. der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn".

Ad b) Mit sofortiger Wirksamkeit:

In Ausführung der Bestimmung im 4. Absatze auf Seite 11 des Nachtrages IV zum Tarife, Teil I, sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 hinsichtlich der folgend bezeichneten Verkehre zu streichen, und zwar: Für den Verkehr zwischen den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) und Lindau (Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und sämtlichen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn (ausnahmlich Komotau, Prag [Bubna, Sandthor, Smichow], Rakonitz und Saaz), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Mähren und Schlesien), der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (ausnahmlich Iglau, Reichenberg und Tetschen), der k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn, sowie der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ausnahmlich Bodenbach) anderseits.

Wien, am 3. August 1903. [795]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 15. August 1903 gelangen im Verkehre zwischen Wien S.B. und Meidling einerseits und Kapellen, Neuberg, Klagenfurt, Pontafel und Tarvis anderseits direkte Fahrpreise für Hof- und Staatsbedienstete, und in den drei letztgenannten Relationen auch für ausser Dienst reisende Militärpersonen zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabestationen zum Aushange kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 4. August 1903. [796]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kunstausstellung in München. (Erweiterung der Frachtbegünstigung.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 76 vom 7. Juli 1903 aus Anlass der in der Zeit vom 1. Juni bis 31. Oktober 1903 zu München stattfindenden Kunstausstellung verlautbarte Begünstigung wurde auch von den österreichischen Privatbahnen rücksichtlich ihrer Strecken zugestanden.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Einbeziehung der Station Zotzenbach.) Mit Wirksamkeit vom 1. August 1903 wurde die Station Zotzenbach der Eisenbahn-Direktion Mainz in den Tarif einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die um 3 km erhöhten Entfernungen für Mörlenbach zugrunde zu legen.

Die Güterabfertigung ist beschränkt auf Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewichte bis zu 100 kg.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die internationale Hundeausstellung in Fürth i. B. 15. und 16. August 1903; (die gleiche Frachtvergünstigung wird auf den Sächsischen, Badischen, Württembergischen, Preussisch-hessischen Staats- und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen gewährt);
2. die 27. allgemeine Geflügelausstellung in Hamburg 8. bis 11. August 1903.

— (Aenderungen im Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Durch die am 1. Oktober 1903 erfolgende Ueberleitung des Betriebes vom derzeit bestehenden Rangierprovisorium zur definitiven Güterwagen-Sortierungsanlage Nürnberg treten in den Entfernungen für die Station Nürnberg R.B. in der Richtung nach und von Fischbach b. Feucht, Nürnberg-Dutzendteich, Nürnberg-Mögeldorf und Nürnberg O.B. und darüber hinaus

Erhöhungen von 1—2 km,

in der Richtung nach und von Eibach, Stein und Fürth und darüber hinaus dagegen

Kürzungen von 1—2 km ein.

Die genauen Entfernungen für Nürnberg R.B. werden durch den am 1. Oktober 1903 zur Einführung kommenden XXV. Nachtrag zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 veröffentlicht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
1805	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohlen als Frachtgut	Bilin	Lissa	Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen (à 1000 kg). Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Lissa in Schienenverbindung stehendes Fabriksetablissement adressiert sein, dahin zugeschoben und daselbst zu Fabrikszwecken verbraucht werden	vom 1. September 1903 bis 31. August 1904	Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande, Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1903	596	506	90	Im Rückvergütungswege*)	Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfänger (Fabriksetablissement in Lissa) lautenden Original-Frachtbriefe, auf denen durch den Stationsvorstand in Lissa bestätigt erscheint, dass die Sendungen mittels Industriegeleises in das Fabriksetablissement zugeschoben wurden — spätestens bis Ende Oktober 1904	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					608	518	90			
				Dux und Ladowitz					588	498	90			
				Franz Josef-Stollen					580	490	90			
				Holtschitz-Seestadtl					618	528	90			
				Karbitz					528	438	90			
				Komotau					624	534	90			
				Maria-Ratschitz					596	506	90			
				Mariaschein					542	452	90			
				Paredl					606	516	90			
				Schallan					559	469	90			
				Schönfeld					520	430	90			
				Schwaz-Kuttowitz					588	498	90			
				Settenz					572	482	90			
				Teplitz					564	474	90			
				Triebschitz					614	524	90			
				Trupschitz					704	614	90			
				Türmitz					516	426	90			
				Ullersdorf					580	490	90			

*) Auch im Kartierungswege gegen Erlag einer Kaution von K 2700 in barem oder pupillarsicheren Wertpapieren (zum Börsenkurse gerechnet); die Kaution wird zurückgestellt, wenn durch Vorlage der auf den Namen der reklamierenden Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe nachgewiesen wird, dass das bedungene Minimalquantum verfrachtet wurde. Auf den Frachtbriefen muss durch den Stationsvorstand in Lissa bestätigt sein, dass die Sendungen mittels Industriegeleises in das Fabriksetablissement zugeschoben worden sind. — Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Kaution die Frachtdifferenz zwischen den tarifmässigen und den zugestandenen Frachtsätzen für das tatsächlich verfrachtete Quantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1806	Oesterr. Nordwestbahn		Sand der Pos. E—18 der Güterklassifikation	Wien Oe.N.W.B.	Stockerau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	21 Heller	17 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1807	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine	Einsiedel	Hohenelbe	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	64 Heller	49 Heller	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Stadtrat in Hohenelbe als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, bis längstens Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Hohenelbe bestimmt sein
1808	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Schmiedekohle	St. Pölten	Budapest-Kelenföld Budapest d. v. den übrigen Budapester Bahnhöfen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 15. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	140 148 145		Im Kartierungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1809	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Siehe untenstehende Zusammenstellung		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Frachtsätze gelten: a) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; b) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Zusammenstellung		Im Kartierungswege		

Nach	Eigentumsbahn	Von Koleč k.k.St.B. a)	Von Koleč k.k.St.B. b)	Von Zakolan (B.E.B.) a)	Von Zakolan (B.E.B.) b)
		Frachtsätze für 100 kg in Heller			
Ala	S.B.	565	486	587	510
Auer	"	513	444	538	468
Avio	"	568	492	594	516
Blumau	"	490	421	512	445
Bozen-Gries	"	499	429	521	453
Brixen	"	463	397	485	421
Brixlegg	"	348	305	376	334
Bruneck	"	481	413	503	437
Calliano	"	548	474	573	498
Flaurling	k.k.St.B.	382	325	403	348
Flirsch	"	413	351	432	372
Franzensfeste	S.B.	454	389	476	413
Fritzens-Wattens	"	373	317	395	341
Hall	"	373	317	395	341
Imst	k.k.St.B.	393	334	416	359
Innsbruck	S.B.	373	317	395	341
Jenbach	"	357	313	385	341
Kematen in Tirol	k.k.St.B.	377	320	399	344
Klausen	S.B.	472	405	494	429
Landeck	k.k.St.B.	403	343	424	366
Lavis	S.B.	534	462	559	486
Matarello	"	544	468	566	492
Matrei	"	400	341	422	365
Mori	"	558	480	580	504
Neumarkt-Tramin	"	513	444	538	468
Niederdorf	"	506	437	530	461
Oetzthal	k.k.St.B.	390	332	416	359
Pettneu	"	419	356	437	377
Pians	"	408	347	427	368
Roveredo	S.B.	555	480	580	504
Salurn	"	520	450	545	474
St. Anton	k.k.St.B.	424	360	442	381
St. Michele	S.B.	527	456	552	480
Schönwies	k.k.St.B.	398	338	420	362
Schwaz	S.B.	366	317	394	341
Silz	k.k.St.B.	390	332	411	354
Sterzing	S.B.	436	373	458	397
Strengen	k.k.St.B.	413	351	432	372
Telfs	"	382	325	407	351
Toblach	S.B.	506	437	530	461
Trient (Trento)	"	537	462	559	486
Waidbruck	"	481	413	503	437
Wilten	k.k.St.B.	373	317	395	341
Wörgl	S.B. k.k.St.B.	339	296	369	319
Zirl	k.k.St.B.	377	320	399	344

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1810	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Belišće	Klein-Schwechat	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür; bei Eisenbahnschwellen aus Eichenholz Aufgabe oder Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokal-, bezw. Verbandstarife		140 Heller		Im Kartierungswege		Die Kosten der Umladung in Noskovci sind in dem Frachtsatze inbegriffen
1811	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Hornvieh	Mähr.-Neustadt k.k.St.B oder umgekehrt	Bilin A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für die Bodenfläche des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	547·6 Heller für einen Quadratmeter der Bodenfläche		Im Kartierungswege		
		beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klasse II	Mähr.-Neustadt k.k.St.B. oder umgekehrt	Bilin A.T.E.	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903			324 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1812	k. k. österr. Staatsbahnen		Dachungsmateriale, wie Dachziegel, Schiefer etc., sowie für Baumaterialien	Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, aufgeführten Bahnlinien	den Stationen des die politischen Bezirke Böhmens: Beneschau, Blatna, Časlau, Chotěboř, Chrudim, Deutschbrod, Hořowitz, Kaplitz, Kladno, Klattau, Kgl. Weinberge, Krumau, Kuttenberg, Ledetsch, Leitomischl, Mühlhausen, Moldautein, Pilgram, Pisek, Polička, Schüttenhofen, Selčan, Strakonitz, Tabor umfassenden Hagelschlaggebietes, soweit diese Stationen in den Abschnitt A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, fallen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Als Empfängerin ist im Frachtbriefe eine in den nebenstehend angeführten politischen Bezirken Böhmens gelegene vom Hagelschlag heimgesuchte Gemeinde zu bezeichnen. Von der als Empfängerin bezeichneten Gemeinde ist auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass die Sendungen tatsächlich zur Wiederherstellung der durch Hagelschlag zerstörten Dächer verwendet wurden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 20. Juli 1903 bis auf weiteres, längstens bis 30. September 1903	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlass von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Im Kartierungswege		Für die bereits bezogenen Sendungen gelangt diese Frachtermässigung im Rückvergütungswege zur Anwendung, wenn den in Rubrik 6 angeführten Bedingungen mit Ausschluss jener der Adressierung an eine Gemeinde entsprochen erscheint und die bezüglichen Original-Frachtbriefe an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag, bezw. Pilsen bis längstens 30. September 1903 zur Vorlage gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1813	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna	Kohle, mineralische			Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	pro Tonne à 1000 kg Heller			Im Kartierungswege		
				Jaworzno	Bolęcin				230	89	141			
				Bolęcin	Spytkowice				190	65	125			
					Skawce				340	160	180			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
53	Nr. 82 vom 21. Juli 1903	1703	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	1. Futterkräuter etc. 2. Torfstreu und Torfmull	Linien der beteiligten Verwaltungen		Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1903 bis auf weiteres, längstens bis 30. September 1903 ist in der Rubrik 6 unter lit. b), 1. Zeile, statt „Gerichtsbezirken“ zu setzen: „politischen, bezw. Gerichtsbezirken“. Ferner sind in der Rubrik 14 die Gerichtsbezirke: Bechin, Moldautein, Mühlhausen, Selčan, Sedletz, Wotitz zu streichen und ist beizufügen: Politische Bezirke: „Beneschau, Blatna, Časlau, Chotěboř, Chrudim, Deutschbrod, Hořowitz, Kaplitz, Kladno, Klattau, Kgl. Weinberge, Kruman, Kuttenberg, Ledetsch, Leitomischl, Mühlhausen, Moldautein, Pilgram, Pisek, Polička, Schüttenhofen, Selčan, Strakonitz, Tabor	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen, " das Deutsche Reich . . 25 Mark, " das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 91. Wien, 11. August 1903. XVI. Jahrgang.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 17 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Maria-Zell nach Gusswerk.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Maria-Zell nach Gusswerk im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 23. Juli 1903. E.-M.-Z. 21.628/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Rakek nach Babenfeld.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Josef Lenarčič, Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Laibach, im Vereine mit dem Prinzen Hermann von Schönburg-Waldenburg und mit dem Dampfsägebesitzer Franz Zagar die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Rakek der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Zirknitz und Altenmarkt nach Babenfeld im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 31. Juli 1903. E.-M.-Z. 28.601/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Spittal a. D. nach Gmünd.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Karl Grafen Lodron-Laterano in Gmünd (Kärnten) als Obmann des Konsortiums für die Erbauung einer Lokalbahn von Spittal a. D. nach Gmünd die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Spittal a. D. der Südbahnstrecke Villach—Franzensfeste durch das Liesertal nach Gmünd im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 28. Juli 1903. E.-M.-Z. 14.553/2.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Vorlage des Detailprojektes für die zweigeleisige Verbindungskurve zwischen der bestehenden städtischen Strassenbahnlinie in der Thaliastrasse (Linie Nr. 35 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) und jener in der Ottakringerstrasse (Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150) durch die Montleartstrasse: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailprojekt für die zweigeleisige Verbindungskurve zwischen der bestehenden städtischen Strassenbahnlinie in der Thaliastrasse (Linie Nr. 35 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58), und jener in der Ottakringerstrasse (Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150), durch die Montleartstrasse überprüft und im allgemeinen entsprechend befunden. Unter einem wurde die k. k. Statthalterei in Wien unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, bezüglich dieser Verbindungskurve die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei auch ermächtigt, für das begangene Projekt bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Gemeinde — städtische Strassenbahnen — zu erteilen. [E.-M.-Z. 31.200.]

— (Teilstrecke von der Lützowgasse bis zur Hütteldorferstrasse der Linie Konz. Nr. 58 „Linzerstrasse“: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Teilstrecke von der Lützowgasse bis zur Hütteldorferstrasse der Linie Konz. Nr. 58 „Linzerstrasse“ der Wiener elektrischen Strassenbahnen in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen auch ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 34.299.]

— (Verbindungsstrecke zwischen der Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, „Neulerchenfelderstrasse“ und der Linie Nr. 15 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, „Josefstädterstrasse“: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, bezüglich der Verbindungsstrecke zwischen der Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, „Neulerchenfelderstrasse“ und der Linie Nr. 15 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, „Josefstädterstrasse“ der Wiener elektrischen Strassenbahnen in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen auch ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Verbindungsstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 33.857.]

— (Vorlage des Enteignungsoperates für die Anlage einer Geleiseschleife in km 1·4/5 der städtischen Strassenbahnlinie Nr. 61 „vom Zentralfriedhofe nach Schwechat“: Anordnung der Enteignungsverhandlung im Anschlusse an die mit dem Eisenbahnministerial-Erlasse vom 15. Juli, Z. 29.074 ex 1903, bereits ausgeschriebene politische Begehung für diese Geleiseschleife.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Nachhange zu dem Erlasse vom 15. Juli, Z. 29.074 ex 1903, die k. k. Statthalterei in Wien weiters beauftragt, auf Grund des nunmehr von dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Enteignungsoperates für die Anlage einer Geleiseschleife in km 1·4/5 der städtischen Strassenbahnlinie Nr. 61 „vom Zentralfriedhofe nach Schwechat“ auch die Enteignungsverhandlung für die geplante Ausführung der obbezeichneten Geleiseschleife, und zwar anschliessend an die hierfür bereits ausgeschriebene politische Begehung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 32.372.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Zdaunek-Nemotitz. (Vorlage der Detailprojekte für die Anschlussbauten in den Stationen Zdaunek und Nemotitz, sowie des Projektes für die Anschlussstrecke an die letztgenannte Station: Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von Ludwig Marek, Waldbereiter in Littenschitz, als Geschäftsleiter des Aktionskomitees für die Lokalbahn Zdaunek-Nemotitz vorgelegten, angeblich im Einvernehmen mit den Verwaltungen der beiden Anschlussbahnen ausgearbeiteten Projekte für die aus Anlass der eventuellen Bauausführung der Lokalbahn Zdaunek-Nemotitz herzustellenden Anschlussbauten in den Stationen Zdaunek und Nemotitz und die noch nicht begangene Anschlussstrecke an die letztere Station geprüft und im allgemeinen geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Unter einem wurde die k. k. Statthalterei in Brünn unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, rücksichtlich der oberwähnten Projekte die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung durchzuführen und dem k. k. Eisenbahnministerium über das Ergebnis dieser Amtshandlungen zu berichten. [E.-M.-Z. 23.506.]

Aussiger elektrische Kleinbahnen. (Teilstrecke von der Kleischbachbrücke bis in den Ort Pokau der Linie Hauptpost—Pokau: Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des provisorischen Benützungskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 18. März 1903 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Teilstrecke von der Kleischbachbrücke bis in den Ort Pokau der Linie Hauptpost—Pokau der Aussiger elektrischen Kleinbahnen — bei welcher Amtshandlung für die gegenständliche Teilstrecke der provisorische Benützungskonsens ex commissione ab 19. März 1903 erteilt wurde — unter Zustimmung zu den kommissionellen Bestimmungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 18.719.]

Normalspurige Lokalbahn Böhmisch-Leipa — Steinschönau. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der normalspurigen Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 35.062.]

Normalspurige Lokalbahn Swětla-Ledeč-Kácow. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der normalspurigen Lokalbahn Swětla-Ledeč-Kácow in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Benützungskonsens für die gegenständliche Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 34.566.]

Normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Erteilung der provisorischen Baubewilligung für die Teilstrecke km 7·7/8 bis km 30·5/6.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ansuchen des niederösterreichischen Landesausschusses um Bewilligung zur Inangriffnahme der Bauarbeiten in der unter bestimmten Vorbehalten konsentierten Teilstrecke km 7·7/8 bis km 30·5/6 der projektierten normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn noch vor Konzessionierung der letzteren unter der Voraussetzung, dass derselbe die volle Verantwortung für die auf Rechnung und Gefahr des Bahnunternehmens erfolgende Bauführung selbst übernimmt, Folge gegeben. [E.-M.-Z. 26.660.]

Zusammenstellung der am 1. Juli 1903 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometer	Datum der Konzessionsurkunde (des Gesetzes)	Konzessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Motor	Spurweite in Meter	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.							
1	Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:							
	a) Teilstrecke Lemberg—Sambor	76·8	6. Juni 1901	—	Dampfkraft	1·435	Staatsbetrieb	**)
	b) Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	
2	Tauernbahn: Teilstrecke Schwarzach—Gastein	29·6	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	*)
3	Wocheinerbahn: Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter	57·7	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	*)
4	Pyhrnbahn (Klaus—Steyrling—Selztal)	43·2	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	**)
5	Rakonitz—Laun	44·9	17. Aug. 1901	17. Aug. 1903	„	1·435	„	***)
6	Spalato—Sinj	40·0	21. Dez. 1898	—	„	0·76	„	****)
7	Jičin—Turnau	30·1	7. Dez. 1901	7. Dez. 1903	„	1·435	„	†)
8	Neumarkt—Suchahora	21·2	4. Nov. 1897	—	„	1·435	„	†)
	II. Private Bauführung.							
9	Kaadner Lokalbahnen: Kaaden—Willomitz	13·7	22. Dez. 1900	22. Dez. 1903	Dampfkraft	1·435	Staatsbetrieb	
10	Světla—Ledeč—Kaców	47·5	19. April 1902	19. April 1904	„	1·435	„	
11	Böhmisch Leipa—Steinschönau	22·1	24. März 1902	24. März 1904	„	1·435	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	
12	Gänserndorf—Gaunersdorf	22·5	15. März 1902	15. Sept. 1903	„	1·435	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
13	Schweissing—Haid	15·0	23. Nov. 1899	23. Nov. 1903	„	1·435	Staatsbetrieb	
14	Piła—Jaworzno: Fortsetzungslinie Jaworzno—Jaworzno (Stadt)	3·8	8. Juli 1903	8. Juli 1904	„	1·435	„	
15	Mendelbahn:							
	a) Adhäsionsstrecke	2·0	2. Okt. 1902	2. Okt. 1904	Elektrische Kraft	1·435	Südbahn-Gesellschaft	
	b) Seilstrecke	2·4	2. Okt. 1902	2. Okt. 1904	„	1·000	„	
16	Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn Landesgrenze	35·0	10. Mai 1902	10. Mai 1904	Dampfkraft	1·435	„	
17	Przeworsk—Bachórz (Dynów)	43·3	15. Feb. 1902	15. Nov. 1904	„	0·76	Staatsbetrieb	
18	Lambach—Vorchdorf—Eggenberg	11·4	20. Jänn. 1903	20. Jänn. 1904	„	1·435	„	
19	Janów—Jaworów	31·3	14. Dez. 1902	14. Juni 1904	„	1·435	„	
20	Polnisch-Ostrau—Hruschau	4·1	—	—	„	0·76	Mähr. Ostrauer Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft	††)
21	Nixdorf—Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel	5·8	9. Feb. 1903	9. Feb. 1905	Dampfkraft	1·435	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	

*) Hauptbahn I. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
**) Hauptbahn II. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
***) Hauptbahn II. Ranges, auf Kosten der Konzessionäre im Baue.
****) Lokalbahn, auf Staatskosten im Baue.
†) Lokalbahn, auf Kosten der Konzessionäre im Baue.
††) Die Konzession ist noch nicht erflossen; der provisorische Baukonsens wurde mit E.-M.-Z. 10.370 ex 1903 erteilt.

Kleinbahn Linz — Kleinmünchen - Ebelsberg. (Genehmigung des Ausführungsoperates für die Füchselbachbrücke in km 1·1.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr nach Einholung der Zustimmungserklärungen seitens des Magistrates der Landeshauptstadt Linz und der Reichsstrassenverwaltung vorgelegte Ausführungsoperat für die Füchselbachbrücke in km 1·1 der Kleinbahn Linz—Kleinmünchen-Ebelsberg unter Vorschreibung gewisser Bedingungen nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 31.260.]

Normalspurige Lokalbahn Nixdorf - Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel. (Genehmigung des Projektes für die Reichsstrassenübersetzung in km 4·2/3.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Direktion der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegte Detailprojekt für die Mauerwerksanlage der Reichsstrassenübersetzung in km 4·2/3 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel unter Kenntnisnahme der von seiten der k. k. Statthalterei in Prag an die Zustimmung zu diesem Projekte geknüpften Bedingungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 29.852.]

Normalspurige Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Genehmigung des Projektes für das über den alten Viehtriftgraben zu errichtende Brückenprovisorium.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte in Wien vorgelegte Projekt für das in km 8·388 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Gänserndorf - Gaunersdorf über den alten Viehtriftgraben zu errichtende Brückenprovisorium mit eisernen Walzträgern von 3 m senkrechter Lichtweite auf die Dauer eines Jahres unter Voraussetzung gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 33.455.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

9. August. Der Gesamtverkehr in der Teilstrecke Tartarow—Mikuliczyn der Linie Stanislau—Körösmezö wurde am 8. August 1903 mit Zug 3112 wieder aufgenommen.

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Aktivierung des Rollfuhrdienstes in der Station Jungbunzlau B. N. B.) Ab 15. August bis auf Widerruf werden auf Grund des § 68 des Betriebsreglements der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder alle in der Station Jungbunzlau anlangenden oder zur Aufgabe daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter durch die Firma Josef K. Tuschner in Jungbunzlau den Adressaten ohne vorherige Avisierung zugestellt, beziehungsweise auf Verlangen der Aufgeber aus deren Ubikationen abgeholt werden. Ausgeschlossen von der Ab-, beziehungsweise Zustreifung sind Leichen, lebende Tiere, bahnlagernd gestellte oder an eine Speditionsfirma in Jungbunzlau adressierte Güter.

Ausland.

Schweiz. (Eröffnung der Eisenbahn St. Gallen—Speicher—Trogen.) Am 16. Juli ist die Eisenbahnstrecke St. Gallen—Speicher—Trogen für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden.

Russland. (Einstellung des Betriebes auf der Güterstation Wilna der Poljässje Eisenbahn.) Mit 1. Juli a. St. (14. Juli n. St.) ist der Betrieb auf der Güterstation Wilna der Poljässje Eisenbahn eingestellt worden. In Hinkunft sind die nach Wilna bestimmten Gütersendungen nur an die Station „Wilna, Güterstation der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn“ zu adressieren.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Stammersdorf - Auersthal. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 21. Juli 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Herrn Landesausschusses und Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien Dr. Robert Pattai und im Beisein des vom k. k. Eisenbahnministerium als Regierungsvertreter entsendeten Herrn k. k. Ministerial-Vizesekretärs Dr. Marius Glessig die konstituierende Generalversamlung der Aktionäre der unter der Firma „Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal“ zu begründenden Aktiengesellschaft statt. Bei dieser Versammlung war ein gesellschaftliches Aktienkapital von K 288.800 mit 288 statutenmässig qualifizierten Stimmen vertreten. Als Schriftführer fungierte Herr August Haas, zu Stimmenzählern, welche gleichzeitig als Protokollsverifikatoren fungierten, wurden die Herren Franz Hoss und Johann Fiedler per acclamationem gewählt. Nachdem sodann die Urkunden, Protokolle, Uebereinkommen u. s. w., aus welchen die Rechte und Verbindlichkeiten des Konzessionärs, sowie alle demselben zugestandenen Begünstigungen zu entnehmen sind, der Versammlung vorgelegt waren, wurde der Antrag des Vorsitzenden, die vom k. k. Ministerium des Innern unterm 18. Juni 1903, Z. 26.831, auf Grund Allerhöchster Ermächtigung genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und hierdurch in die dem Konzessionär der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal konzessionsmässig zukommenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten einzutreten, einstimmig zum Beschlusse erhoben. Der Vorsitzende konstatierte sodann, dass ein Aktienkapital von K 347.000 eingezahlt wurde, welches somit den festgesetzten Betrag von K 340.000 um K 7000 übersteigt. Sodann wurde zur Wahl des gesellschaftlichen Verwaltungsrates geschritten. Es wurde zunächst beschlossen, die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates auf neun festzusetzen, so dass mit Rücksicht darauf, dass zwei Mitglieder des Verwaltungsrates vom niederösterreichischen Landesausschusse ernannt und von der Gemeinde Floridsdorf, sowie von der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. in Wien ein, bezw. zwei Mitglieder in den Verwaltungsrat entsendet werden, von der Generalversammlung vier Verwaltungsräte zu wählen waren. Es wurden gewählt die Herren Michael Kaiser, Franz Wundsam, Josef Brückl und Lorenz Schramm. Der niederösterreichische Landesausschuss hat die Herren Landesausschüsse Dr. Robert Pattai und Johann Mayer zu Verwaltungsratsmitgliedern ernannt; die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. in Wien entsendete die Herren k. k. Regierungsrat und Direktor Wilhelm Hallama und den Inspektor der Gesellschaft August Haas in den gesellschaftlichen Verwaltungsrat; seitens der Gemeinde Floridsdorf wurde Herr Franz Hoss zum Verwaltungsrate ernannt. In den Revisionsausschuss wurden die Herren Josef Strobl und Johann Linseder als Mitglieder und Herr Sebastian Peyerl als Ersatzmann gewählt. Nach Schluss der konstituierenden Generalversammlung fand die konstituierende Sitzung des gesellschaftlichen Verwaltungsrates statt. In derselben wurden Herr Johann Mayer zum Präsidenten und Dr. Robert Pattai zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 34.285.]

Lokalbahn St. Pölten - Kirchberg a. d. Pielach - Mank. (Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in St. Pölten unter dem Vorsitze des Präsidenten-Stellvertreters Dr. Hermann Ofner und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Heinrich Ritter Waniek v. Domyslow die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank statt. Bei derselben waren 12 Aktionäre anwesend, welche 3682 Aktien mit 736 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 188.316·30 (gegen Kronen 203.436·22 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen Kronen 7396·77 (gegen K 6862·23), die Betriebsausgaben K 114.386·11 (gegen K 128.521·62), die besonderen Auslagen K 11.181·44 (gegen K 9698·93) und der Betriebsnettoertrag K 70.145·52 (gegen K 72.077·90). Zuzüglich der Zinsen per K 19.990·89 (K 31.066·14) stellte sich der verfügbare Jahresertrag auf Kronen 90.136·41 (K 103.144·04). Da jedoch der Prioritätendienst Kronen 111.866·67 (K 112.186·68) erforderte, wurde die Landesgarantie mit K 21.730·26 (gegen K 9042·64 im Jahre 1901) in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. In den Verwaltungsrat wurde Gemeindevorsteher Johann König aus Kirchberg a. d. Pielach gewählt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurden mit dem Zusatze, dass hierdurch die weitere Stellungnahme der Regierung hinsichtlich des Ausbaues der Lokalbahn nicht präjudiziert wird, folgende Anträge des Verwaltungsrates, betreffend Ausbau des gesellschaftlichen Bahnnetzes von Mank nach St. Leonhard am Forst, bezw. von Kirchberg a. d. Pielach nach Mariazell-Gusswerk, zum Beschlusse erhoben:

a) Das Aktienkapital der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank per K 1,140.000 zuzüglich der in der Generalversammlung vom 23. Mai 1901 beschlossenen Erhöhung des Aktienkapitales zum Ausbau des gesellschaftlichen Bahnnetzes von Mank nach St. Leonhard am Forst-Rupprechtshofen per K 170.000, zuzüglich der in der Generalversammlung vom 11. Juni 1902 für den Ausbau der Linie St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach nach Mariazell beschlossenen Erhöhung per K 900.000, also zusammen per K 2,210.000 fü-

die Fortsetzung der letztgenannten Linie nach Gusswerk um weitere K 400.000, somit auf zusammen K 2,610.000 zu erhöhen.

b) Den Verwaltungsrat zu ermächtigen, für den Fall der Aufbringung des Aktienkapitales für die Fortsetzungsstrecke nach St. Leohard am Forst-Rupprechtshofen per K 170.000, bezw. für die Fortsetzung nach Mariazell-Gusswerk per K 1,300.000 die Konzession für den Ausbau nach St. Leonhard am Forst-Rupprechtshofen, bezw. nach Mariazell-Gusswerk zu erwirken.

c) Den Verwaltungsrat zu ermächtigen, die Ausarbeitung der bezüglichen Detailprojekte zu veranlassen und alle auf die Finanzierung des Unternehmens bezughabenden Verfügungen zu treffen.

d) Die Bauten in Regie durch das niederösterreichische Landeseisenbahnamt für Rechnung der Lokalbahn ausführen zu lassen. [E.-M.-Z. 32.682.]

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand im Sitzungssaale des steiermärkischen Landesausschusses in Graz unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Dr. Julius v. Derschatta und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Hofrates Heinrich Freiherrn v. Hammer-Purgstall die diesjährige (XI.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau) statt. An derselben nahmen 16 Aktionäre teil, welche im eigenen und Vollmachtsnamen zusammen 9038 Aktien mit 900 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Betriebsbruttoeinnahmen K 119.019·23 (gegen 1901 = K 120.537·11); nach Abzug von 50 Prozent Betriebskostenvergütung für die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach im Betrage von K 59.509·62 (K 60.268·56), ferner abzüglich von Fahrparkzinsen und Fahrparkamortisation in der Höhe von K 17.740 (K 17.740), sowie nach Abrechnung der Kosten zur Behebung von Hochwasserschäden und für Inventarnachschaffungen von zusammen K 615·40 (K 4508·90) stellen sich die Betriebsnettoeinnahmen auf K 41.154·21 (K 38.019·65). Hierzu kommen an Zinsen K 231·61 (K 839·39) und der Bilanzvortrag vom Jahre 1901 per K 390·71 (K 127·29), so dass im ganzen ein Betrag von K 41·776·53 (K 38.986·33) verbleibt. Nach Abzug der allgemeinen Verwaltungsauslagen in der Höhe von K 7927·44 (K 7157·62) ergibt sich ein reiner Ueberschuss von K 33.849·09 (K 31.828·71). Hiervon sollen für die planmässige Tilgung von Prioritätsaktien (K 4000) abzüglich der Entnahme aus dem Amortisations-Reservefonds (K 200) ein Betrag von K 3800, für die Ausschüttung einer Dividende von je K 9 für 3218 Stück Prioritätsaktien Lit. A K 28.962 verwendet und der Rest per K 1087·09 als Gewinnvortrag für das Jahr 1903 bestimmt werden. Der Verwaltungsbericht für das Jahr 1902 wurde stimmeneinhellig genehmigt, der Bericht des Revisionsausschusses genehmigend zur Kenntnis genommen und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner beschloss die Generalversammlung mit Stimmeneinhelligkeit die oben angeführte, vom Verwaltungsrate vorgeschlagene Gewinnverteilung. Die statutengemäss aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder k. k. Regierungsrat Dr. Isidor Bing und Dr. Leopold Link wurden einhellig wiedergewählt. In den Revisionsausschuss wurden Gustav Suschnig, Franz Doser und Hans Pybiczka als Mitglieder und Dr. Ludwig Kammerlander und Franz Morwitzer als Ersatzmänner entsendet. In der unmittelbar nach Schluss der Generalversammlung stattfindenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden die bisherigen Funktionäre wiedergewählt. [E.-M.-Z. 33.433.]

Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Generalversammlung.) Am 27. Juni 1903 fand im Sitzungssaale des steiermärkischen Landesausschusses in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Julius v. Derschatta und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Hofrates Heinrich Freiherr v. Hammer-Purgstall die diesjährige 17. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld statt. Bei derselben waren 15 Aktionäre anwesend, welche im eigenen, bezw. im Vollmachtsnamen 4147 gesellschaftliche Aktien mit 413 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Betriebs-Bruttoeinnahmen K 186.158·17 (gegen 1901 K 196.157·94), nach Abzug von 50 Prozent Betriebskostenvergütung an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach im Betrage von K 93.079·09 (K 98.078.97), sowie von ausserordentlichen Bahnerhaltungsauslagen u. s. w. per K 7483·41 (K 7808·68) verbleibt ein Betriebs-Nettoertrag von K 85.595·67 (K 90.270·29). Zuzüglich der Einnahmen aus Zinsen und diverser Einnahmen per K 2036·41 (K 1568·62) und des Bilanzvortrages vom Jahre 1901 per Kronen 1617·94 (K 966·21) ergibt sich ein Betrag von K 89.250·02 (K 92.805·12). Nach Abrechnung der allgemeinen Verwaltungsauslagen per K 6147·79 (K 6487·18) verbleibt ein reiner Ueberschuss von K 83.102·23 (K 86.317·94). Hiervon sollen K 3200 (K 3200) für die planmässige Tilgung der Prioritätsaktien verwendet, je K 20 als Dividende auf 2942 Stück Prioritätsaktien ausbezahlt, ferner je K 9 als Dividende auf 2250 Stück Stammaktien ausgeschüttet und der sohin erübrigende Rest per K 812·23 auf Rechnung des Jahres 1903 vorgetragen werden. Der Verwaltungsbericht wurde stimmeneinhellig genehmigt, desgleichen der Bericht des Revisionsausschusses, und es wurde sodann dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Die Generalversammlung beschloss ferner stimmeneinhellig obige, vom Verwaltungsrate vorgeschlagene Gewinnverteilung. Das aus dem Verwaltungsrate statutenmässig ausscheidende Mitglied Fritz Froehlich wurde neuerlich in den Verwaltungsrat gewählt. In den Revisionsausschuss wurden Gustav Suschnig und Franz Doser als Mitglieder und Franz Morwitzer als Ersatzmann entsendet. In der auf die Generalversammlung folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden die bisherigen Funktionäre wiedergewählt. [E.-M.-Z. 33.433.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Juli 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	1163·72	1543·06	2456·74	250·04
Roggen	—	—	—	—
Gerste	308·76	—	49·70	259·06
Hafer	1354·56	203·77	779·99	778.34
Mais	528·98	1348·91	181·56	1696·33
Mehl	1161·99	1252·65	1123·34	1291·30
Wein	5960·96	97·04	342·41	5716·02
Verschiedene	1530·46	1419·45	1215·48	1734·43
Zusammen	12009·43	5865·31	6149·22	11725·52
Versicherungswert K	474.400	78.900	92.400	460.900

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	21	2	3	20
Versicherungswert K	102.490	22.800	28.200	97.090
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	—	—	1
Versicherungswert K	4.500	—	—	4.500
Lombardbetrag . . K	1.500	—	—	1.500

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Direktionen, und zwar:

Materialgattung	K. k. Staatsbahn-Direktion										
	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
	Ausgeschriebenes Quantum in Kilogramm										
Doppeltraffiniertes Rübbrennöl	138.000	86.500	100.000	100.000	18.000	135.000	175.000	35.000	125.000	145.000	110.000
Entsäuertes Rübschmieröl . .	23.000	15.000	—	—	4.000	25.000	—	—	5.000	500	—

wird für die Zeit vom 1. Oktober 1903 bis 30. September 1904 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benötigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularen zu entnehmen welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionen ein gesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Offertformulare benützt werden müssen, sind, pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Rübbrenn- und Schmieröl" bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion bis längstens **31. August d. J., 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inklusive aller Spesen zu notieren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind, separat verpackt, franko aller Spesen, in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1903/04 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien am **1. September d. J., 10 Uhr vormittags,** bei den übrigen k. k. Staatsbahn-Direktionen nach den Verlautbarungen in den Landes-Amtsblättern stattfindet.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter einem auch seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Direktionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, im August 1903. **K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.**

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1903 gelangen nachstehende direkte Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen	und	Ueber	Fahrpreise für einfache Fahrkarten			
			Personenzug		A.T.E. Personenzug B.E.B. Schnellzug	
			II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
			Heller einschliesslich Fahrkartensteuer			
Aussig	Weipert	Komotau	—	430 *)	—	—
	Wickwitz		550 *)	310	—	—
Leitmeritz A.T.E.	Wickwitz	Schima-Settenz-Teplitz Komotau	—	380 **)	—	—
Mariaschein	Wickwitz	Komotau	—	280 †)	—	—
Udwitz-Görkau	Klösterle		—	90 *)	—	110 *)
	Wickwitz		—	—	—	190 **)

*) Diese Fahrkarten werden in den Stationen der B.E.B. vorerst nicht aufgelegt.
**) " " " " " " A.T.E. " " "
†) " " liegen in Mariaschein bereits auf.

Teplitz, am 6. August 1903. [797]

Die Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stationsnamenänderung.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 wird die Benennung der auf der Linie Lieboch—Wies der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn gelegene Station „Frauenthal" auf Frauenthal-Gams abgeändert.

Wien, am 8. August 1903. [798]

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarif-Teile II, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1903 tritt der obbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, Aufhebung von Frachtsätzen, Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife, einen neuen Ausnahmetarif Nr. 35 für Kupferbleche u. s. w., sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Abdrücke des Nachtrages VIII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. August 1903. [799]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Berichtigung.) Der Frachtsatz für gebrannten Kalk ab Hartmannsdorf nach Passau trans. (für Oesterreich) ist mit Wirkung vom 15. September 1903 an von Mk. 0·45 auf Mk. 0·55 zu berichtigen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Aufhebung der Tarifstation Hainholz.) Hainholz wird als Tarifstation aufgehoben. Es ist daher auf Seite 28 und 43 des Tarifes bei Hannover Nordbahnhof der Beisatz „und Hainholz" zu streichen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigung der Abfertigungsgebühren für diverse Artikel.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1903 werden im Uebergangsverkehre zwischen den Stationen der Greifenberger und Kolberger Kleinbahnen †) einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Cöln, Danzig, Essen, Halle, Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin, sowie Station Hamburg L.B.††) anderseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln, sämtliche Düngemittel, Torfstreu und Torfmull, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, sowie Steine des Wegebaumaterialientarifes bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren um den Betrag von 2 Pfennig für 100 kg ermässigt.

†) Im Verkehre zwischen den Stationen der ehemaligen Altdamm-Kolberger Eisenbahn und den genannten Kleinbahnen ist der Uebergangstarif bereits seit dem 15. Juni 1903 in Geltung.

††) Hinsichtlich des Verkehres Hamburg L.B.—Kolberg Vorbahnhof tritt die Ermässigung erst von dem Zeitpunkte in Kraft, wo in dieser Verkehrsverbindung direkte Tarifsätze im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande zur Einführung kommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Perleberg.) Am 1. August 1903 wurde die Station Perleberg der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn als Empfangsstation mit direkten Sätzen in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen des obenbezeichneten Verbandes aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Berlin-Stettin-Sächsischer Tiertarif. (Einbeziehung der Station Magerviehhof.) Am 1. August 1903 wurde die Station Magerviehhof des Direktionsbezirkes Berlin in den obgenannten Tiertarif einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen und Frachtsätze für Berlin Ostbahnhof zugrundegelegt. Ausserdem wird eine Ueberfuhrsgebühr von Mk. 6·50 für den Wagen erhoben.

Nordostdeutsch - Berlin - Bayerischer Güterverkehr. (Einführung eines Ausnahmetarifes E 1 für Roheisen etc.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 wurde u. a. ein Ausnahmetarif E 1 für Roheisen zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen in Ladungen von 10.000 kg unter den gleichen Anwendungsbedingungen wie in den Preussisch-Hessischen Staatsbahntarifen eingeführt.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Einführung von Nachträgen.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 kamen zu den Tarifheften A 3 (Frankfurt—Baden), A 5 (Frankfurt—Reichsbahnen), B 5 (Meinz—Reichsbahnen) und D (Verkehr mit den badischen Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft) Nachträge zur Einführung.

Durch diese werden verschiedene Stationen der Badischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen, der Bezirke Frankfurt a. M. und Mainz und insbesondere die auf hessischem Gebiete liegenden Stationen der Main-Neckarbahn in die Tarife einbezogen.

Zugleich werden hierdurch aufgehoben:

1. die südwestdeutschen Gütertarifhefte 3 vom 1. September 1901 und vom 1. Mai 1895;
2. der Gütertarif fur den Verkehr zwischen den Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn vom 1. Juli 1899.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. September 1903 ab gültig.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Wutzkow.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 wurde die zwischen Helenenhof und Zewitz des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig gelegene Haltestelle Wutzkow in obgenannten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Internationale Hundeausstellung in Furth i. B. (Verschiebung der Eröffnung.) Die für den 31. Mai und 1. Juni 1903 in Fürth (Bayern) anberaumt gewesene internationale Hundeausstellung wurde auf den 15. und 16. August verschoben.

Für die Beförderung von Hunden und Ausstellungsgegenständen, welche auf dieser Ausstellung unverkauft, bezw. unverlost verbleiben, wird die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 69 vom 18. Juni 1903 bekanntgegebene Begünstigung zugestanden.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1901. (Anwendung der für Sendungen von Eger [Sächs.St.B.] geltenden Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 19 auch auf Sendungen von Eger [Bayer.St.B.]). Die mit Nachtrag IV zum Deutsch-Belgischen Gütertarife, Heft 2, eingeführten Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 19 für Kartoffeln, Rüben und Erden, auch Porzellanerde (Kaolin, Chinaclay) von Station Eger (Sächs.St.B.) nach Belgien haben auch für Sendungen von Eger (Bayer.St.B.) nach belgischen Stationen im direkten Verkehre über Aschaffenburg Gültigkeit.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1896. (Aenderungen.) Nachdem die Strecke Lüdinghausen (ausschliesslich)—Gronau der vormaligen Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Münster übergegangen ist, werden die Stationen Gronau M.E. und Gronau D.G.E. zu einer Station vereinigt, die den Namen „Gronau i. Westf." erhält. Auch in Cösfeld werden beide Güterabfertigungsstellen vereinigt; die tarifarischen Zusatzbezeichnungen „Staatsbhf." und „D.G.E." fallen fort. Der Bahnhof „Dülmen Staatsbhf." erhält die Bezeichnung „Dülmen" (ohne Zusatz) und der Bahnhof „Dülmen D.G.E." den Namen „Dülmen Ost".

Im Nordwestdeutsch-Bayerischen Gütertarife ist entsprechende Berichtigung vorzunehmen.

Bemerkt wird, dass die in letzterem Tarife als Tarifpunkt für die Umkartierung von Bahn zu Bahn aufgeführte Station Gronau Grenze gleichfalls die Bezeichnung „Gronau i. Westf. Grenze" erhält.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Teil II, vom 1. Jänner 1899. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Wirksamkeit vom 1. August 1903 wurden die württembergischen Stationen Kirchheim und Teck, Sontheim a. Neckar und Uhingen neu in den Tarif einbezogen, ferner die Station Eislingen in den Ausnahmetarif 15 aufgenommen.

Russland. (Die Butterausfuhr aus Sibirien.) Die Butterausfuhr aus Sibirien wird seitens der russischen Regierung bekanntlich in weitestgehendem Masse gefördert. Der „Torg. Prom. Gaz." zufolge werden über Anordnung des Finanzministeriums in verschiedenen Stationen der sibirischen Bahn, sowie an anderen von der Bahn entfernten Orten, wo sich der Exporthandel mit Butter konzentriert, behufs besserer Konservierung der Butter Eiskeller errichtet werden.

Um über die zweckmässigste Beförderungsart Erfahrungen zu sammeln, wurde die Verfügung getroffen, von der wichtigsten westsibirischen Butteraufgabsstation Kurgan am 6. Juli a. St. einen aus Eiswagen verschiedener Systeme (gewöhnliche Eiswagen, Kammerwagen System Podberezki, Kühlwagen System Linde und System „Atlas") gebildeten Spezialzug abzulassen. Den Zug begleitet eine fachmännische Kommission bis Riga, wo die Umladung in ein Schiff mit Kühlvorrichtungen erfolgen wird. Im Bestimmungshafen London wird die Butter nach den einzelnen Partien in bezug auf ihre Beschaffenheit einer genauen Prüfung unterzogen werden.

Für den Transport sibirischer Butter, der gegenwärtig auf der Sibirischen, der Ssamara-Slatouster, der Moskau-Kasaner, der Moskau-Windau-Rybinsker, der Riga-Oreler, der Baltischen und der Nikolaibahn vor sich geht, hat das Verkehrsministerium besondere temporäre Regeln erlassen, die im wesentlichen folgendes enthalten: Die Abgangs- und Ankunftszeiten der Butterzüge sind in genaue Uebereinstimmung miteinander zu bringen, und es dürfen mit ihnen keine anderen Frachten als Butter befördert werden. Die Lokomotiven und Waggons müssen mit automatischen und mit Handbremsen versehen sein. Die Normalgarnitur jedes Zuges soll 46 bis 50 Achsen betragen und darf nur dann erhöht werden, wenn von früheren Zügen zurückgebliebene Waggons beigezogen werden müssen. Die Züge müssen in den baltischen Häfen (St. Petersburg, Reval und Riga) am Tage vor dem Abgange der betreffenden Dampfer ankommen.

Die übrigen Bestimmungen beziehen sich auf die Eisversorgung und die Reinhaltung der Waggons.

Nachdem die der Regierung zur Verfügung gestandenen Kredite zur Erteilung von Vorschüssen an sibirische Butterproduzenten erschöpft sind, wurden kürzlich zum gedachten Zwecke neuerlich namhafte Mittel angewiesen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Holzausfuhr.) Die gegenwärtig vom Kronstädter Hafen aus stattfindende Holzausfuhr soll vom künftigen Jahre ab nach St. Petersburg verlegt werden.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 92. **Wien, 13. August 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 29. Juli 1903*) für die Lokalbahn von Petersdorf-Ullersdorf nach Winkelsdorf.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien dem k. k. Statthaltereirate i. R. Julius Boese in Klein-Mohrau im Vereine mit dem Grossindustriellen Ignaz Seidl in Mährisch-Schönberg und dem Grossindustriellen Friedrich Schüller in Gross-Ullersdorf die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Petersdorf-Ullersdorf der k. k. Staatsbahnlinie Hohenstadt—Zöptau nach Winkelsdorf in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn geniessen die Konzessionäre die im Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, den Bau der konzessionierten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Konzessionäre durch Erlag einer Kaution von K 53.000 in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Konzessionären wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll den Konzessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Konzessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Konzessionsbedingnissen**) sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851,

*) Enthalten in dem am 8. August 1903 ausgegebenen LXXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 162.
**) Die Konzessionsbedingnisse werden in der nächsten Nummer zur Verlautbarung gelangen.

R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Konzessionäre zu treten hat.

Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projektsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotierung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Kapitalsreserve effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen und des etwa bei der Kapitalsbeschaffung tatsächlich erwachsenen Kursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesamte Anlagekapital ist innerhalb der Konzessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formulare der auszugebenden Aktien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Kontrollversammlungen.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Konzessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der konzessionierten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Konzessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntnis gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Konzessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des sekundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Zivilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Konzessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden Kosten durch die Konzessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Konzessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Konzessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Teilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normierten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern samt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer samt Zuschlägen nach dem Prozentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnprozentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgnis ist sohin den Konzessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Konzessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierprozentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Aktienkapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Konzessionsdauer notwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführten Annuitäten in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und den Konzessionären die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der Konzessionäre die zum Zwecke der Geldbeschaffung für die konzessionierte Bahn aufgenommenen Anlehen in dem im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung zu übernehmen, in welchem Falle die zu bezahlende Einlösungsrente um das Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung des bezeichneten Anlehenskapitales, sowie gegebenenfalls um die diesem Erfordernisse entsprechende Quote des im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 dem Durchschnittserträgnisse zuzurechnenden Zuschlages zu kürzen ist.

6. Dem Staate wird weiter das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Konzessionäre zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Kapitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Prozent pro Jahr, Zins auf Zins gerechnet, diskontierten Kapitalswerte dieser Zahlung — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Kapitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notierten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

7. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 6 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigentum und in den Genuss der gegenwärtig konzessionierten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

8. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgeteilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 6) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

9. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen der Zustimmung des Spezialkommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

10. Die Konzessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjekte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Konzessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Konzessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjekte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

11. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 8) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Konzession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der konzessionierten Bahn und des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven in dem im § 11, Absatz 7, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Konzessionäre das Eigentum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Konzessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Teilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebarung zu nehmen und insbesondere die projekts- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Konzessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Aktiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Kommissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrates oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungierenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Konzession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachteiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistieren; in einem solchen Falle hat jedoch der Kommissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzessionsurkunde, in den Konzessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Bauvergebung Klagenfurt—Rosenbachthal. Die Herstellung des Unterbaues, die Beschotterung und Oberbaulegung, die Herstellung des Hochbaues, der Bahneinfriedung, sowie die Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen in den Baulosen I B bis einschliesslich 5 der Teilstrecke Klagenfurt—Rosenbachthal der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest wurde vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund der am 4. August 1903 durchgeführten Offertverhandlung dem Bauunternehmer k. k. Baurat Wilhelm Ritter v. Doderer in Wien übertragen. [Z. 36.181.]

Normalspurige elektrische Strassenbahn in Pola. (Vorlage der Projektspläne für die Remisen- und Werkstättenanlage in Pola.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Bauunternehmung Jakob Ludwig Münz in Wien vorgelegte Bauprojekt der Remisen- und Werkstättenanlage für die normalspurige elektrische Strassenbahn in Pola im allgemeinen prinzipiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Triest zur Prüfung nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, übermittelt. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums, unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Bauunternehmung Jakob Ludwig Münz, zu erteilen. [E.-M.-Z. 35.337.]

Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass). (Detailprojektsvorlage für die Erweiterungsbauten in der Station Kaltern.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Südbahn-Gesellschaft in Wien vorgelegten, im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrate der Uebuetscherbahn aufgestellten Projektspläne für die anlässlich der Einmündung der Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass) in der Station Kaltern auszuführenden Erweiterungsbauten der Lokomotivremise und des Güterschuppens samt Laderampe vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und dieselben unter einem an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Prüfung nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, übermittelt. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes dem Verwaltungsrate der Südbahn-Gesellschaft den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung von signierten Projektsplänen zu erteilen. [E.-M.-Z. 29.819.]

Normalspurige Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Genehmigung der vorgelegten Detailpläne für die Eisenkonstruktionen der Brücken in km 6·811, km 14·128 und in km 26·385, ferner des Planes für die Konsolen auf den Widerlagern dieser Brücken und der Brücke in km 13·903 und schliesslich der Anordnung der Geländer.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Rohitscher Lokalbahn in Wien neuerdings vorgelegten Detailpläne der Eisenkonstruktionen mit einer Planumbreite von 5 m, und zwar für die Brücke von 4 m Lichtweite mit Fahrbahn „oben" in km 6·811, dann für die Brücken von 6 m Lichtweite mit versenkter Fahrbahn in km 14·128 und in km 26·385 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Grobelno—Rohitsch - Sauerbrunn — Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn), ferner den Plan für die an den Widerlagern dieser genannten Brücken und der Brücke von 6 m Lichtweite mit Fahrbahn „oben" in km 13·903 anzubringenden eisernen Konsolen, sowie schliesslich die Anordnung der Geländer unter Rückschluss je eines signierten Planpares zur Ausführung genehmigt. Hierdurch werden die mit dem k. k. Eisenbahnministerial-Erlasse vom 30. April 1903, Z. 13.454, bereits genehmigten Projekte der Eisenkonstruktionen der erstangeführten drei Brücken, in denen die Planumbreite mit 4·3 m bemessen erscheint, gegenstandslos. [E.-M.-Z. 32.548.]

Normalspurige Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. (Genehmigung des nachträglich vorgelegten Projektes für das schiefe Objekt mit Holzkonstruktion in km 0·429.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte nachträglich vorgelegte Projekt für das schiefe Objekt von 1·5 m Lichtweite mit Holzkonstruktion in km 0·429 der normalspurigen Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal unter Rückschluss eines signierten Projektspares genehmigt. [E.-M.-Z. 33.108.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Bludenz-Schruns (Montafonbahn). (Vorlage der Detailprojekte für die Varianten der Teilstrecken von km 0·0 bis km 1·6 und von km 8·4 bis km 12·9: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Bauunternehmung Josef Riehl in Innsbruck namens der Konzessionswerber der Montafonbahn behufs Einleitung der politischen Begehung vorgelegten ergänzten Detailprojekte für die Varianten der Teilstrecken von km 0·0 bis km 1·6 und von km 8·4 bis km 12·9 der projektierten normalspurigen Lokalbahn von Bludenz nach Schruns (Montafonbahn) überprüft und im allgemeinen geeignet befunden, der erbetenen Amtshandlung zugrunde gelegt zu werden. Unter einem wurde die k. k. Statthalterei in Innsbruck unter Uebermittlung der vorgelegten Variantenprojekte beauftragt, nunmehr die kommissionelle Behandlung rücksichtlich derselben, sowie des mit der Eingabe vom 12. September 1902 seitens der Konzessionswerber der Montafonbahn direkt vorgelegten, bereits mit dem k. k. Eisenbahnministerial-Erlasse vom 30. November 1902, Z. 42.872 ex 1902, derselben Landesstelle zur Kommissionsdurchführung übersendeten Haupt-Detailprojektes, und zwar eine neuerliche Stationskommission in Verbindung mit der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einzuleiten. Diese Amtshandlungen werden für die Teilstrecke von km 0·0 bis km 1·6 nach dem neuen Variantenprojekte, für die Teilstrecke von km 1·6 bis km 8·4 nach dem Hauptprojekte und für die Teilstrecke von km 8·4 bis km 12·9 wieder nach dem neuen Variantenprojekte zur Durchführung gelangen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Innsbruck auch beauftragt, über das Ergebnis der angeordneten Amtshandlungen dem k. k. Eisenbahnministerium zu berichten. [E.-M.-Z. 28.361.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Zwettl-Martinsberg. (Vorlage des Detailprojektes: Anordnung der Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Stadtgemeindevorstehung in Zwettl behufs Einleitung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen vorgelegte Detailprojekt für die Fortführung der bestehenden Bahnlinie Schwarzenau — Zwettl von Zwettl bis Martinsberg überprüft und im allgemeinen geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Unter einem wurde die k. k. Statthalterei in Wien unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Nachdem die Stationskommission für die Projektslinie Zwettl—Martinsberg bisher nicht stattgefunden hat, wird diese Amtshandlung mit der politischen Begehung des gegenständlichen Detailprojektes zu verbinden, sowie die Linienführung der im Detailprojekte behufs Näherlegung der Station Ottenschlag zu dem gleichnamigen Markte berücksichtigten Variante von km 26·675 bis km 32·890, bezw. die Frage der im Zuge derselben vorgesehenen Station Ottenschlag unmittelbar vor Durchführung der politischen Begehung der Variantenstrecke zu erörtern und klarzustellen sein. [E.-M.-Z. 20.791.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Teilstrecke Sziszek—Caprag—Vrginmost der ersten südwestlichen Grenzgebiet-Lokalbahn.) Die normalspurige Teilstrecke Sziszek—Caprag—Vrginmost der ersten südwestlichen Grenzgebiet- (Elsö-délnyugoti határörvideker) Lokalbahn wurde am 29. Juli 1903 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Sämtliche Stationen und Verladestationen dieser Lokalbahnstrecke sind für den Gesamtverkehr, die Haltestellen hingegen nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet. Gleichzeitig wurde auch die zwischen den Stationen Sziszek und Blinski küt der Strecke Sziszek—Sunja gelegene, neu errichtete Anschlussstation „Caprag" für den Gesamtverkehr eröffnet und die gleichfalls zwischen den genannten Stationen befindliche bisherige Haltestelle „Caprag" geschlossen. Die Lokalbahnstrecke, welche in der neu errichteten Station Caprag der Linie Sziszek—Sunja an die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen anschliesst, ist Eigentum einer Aktiengesellschaft und wird von den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen betrieben.

Ausland.

Bayern. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im ersten Halbjahre 1903.) Die Gesamteinnahme in der ersten Hälfte dieses Jahres beziffert sich auf Mk. 73,175.000, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um Mk. 3,288.929.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen vom 1. April bis 30. Juni 1903.) Im ganzen wurden vereinnahmt Mk. 14,962.000, im gleichen Zeitraume des Vorjahres Mk. 14,329.100, daher in diesem Jahre mehr um Mk. 632.900.

England. (Elektrische Zugbeleuchtung.) Eine neue elektrische Zugbeleuchtung (System Gullot) beschreibt die „Railway and Engineering Review". Die Kraft für die Beleuchtung wird bei diesem System nicht von einer Wagenachse übertragen, sondern von einem sich drehenden Ventilator geliefert, der dicht an der Vorderseite des Lokomotivkessels angebracht ist, dem Luftdruck eine sich bewegende Oberfläche darbietet und die Luft zwingt, bis zu den äusseren Enden der Ventilatorflügel hindurchzugehen. Der gewöhnliche Luftdruck, den der fahrende Zug erzeugt, liefert genügende Kraft nicht nur für die Zugbeleuchtung, sondern auch für die Luftventilatoren. Die Dynamomaschine ist mit dem Ventilator in besonderer Weise verbunden und ladet die Sammlerbatterie. Nach einer Mitteilung der „D. Verk.-Ztg." ergaben an einem 69 km in der Stunde fahrenden Zuge neuerdings vorgenommene Versuche die Lieferung von 4·5 Kilowatt, die zur Ladung der Batterie ausreichen. Bei Zügen mit noch grösserer Geschwindigkeit ist selbstverständlich die Nutzwirkung entsprechend grösser.

Schiffahrt.

Donauregulierung. (Schiffbarmachung des Soroksárer Donauarmes unterhalb Budapest.) Die kgl. ungarische Regierung hat den Beschluss gefasst, den von der Insel Csepel gebildeten, derzeit bei niederem Wasserstande nur mit Kähnen befahrbaren Soroksárer Donauarm von der Budapester Eisenbahnverbindungsbrücke aus bis zu seiner Einmündung in die grosse Donau zwischen Tass und Rácz-Almás in einer Länge von 55 km derart zu vertiefen und zu regulieren, dass derselbe mit grossen Dampfern befahren werden kann.

Fiumaner Hafen. (Ausbau und Vollendung der Schiffswerfte und Anlage eines Schwimmdocks.) Das Arbeitsprogramm für den Ausbau des Fiumaner Hafens für 1903 und die nächsten Jahre umfasst

a) die Anlage eines neuen Bassins, dessen Molen die Entrepots der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen auf dem entsprechend zu verlängernden Maria Theresia-Molo vor Wellenschlag schützen werden;
b) die Vollendung der den modernen Ansprüchen entsprechend einzurichtenden Schiffswerfte;
c) den Bau eines auch zur Aufnahme grosser Dampfer geeigneten, in staatlicher Regie zu betreibenden Schwimmdocks.

Verschiedene Mitteilungen.

Verlosungen.

Am 2. Jänner:

Hermannstadt-Heltauer Lokalbahn. Prioritätsaktien.

Am 30. Juni:

Lokalbahn Eperies-Bartfeld. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Hegyes-Feketehegy-Palánkaer Lokalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Hidegkut-Tamaser Vizinalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Vizinalbahn Kaposvár-Mocsolád. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab. Jänner).

Lokalbahn Kecskemét-Fülöpszallas. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lokalbahn Nagy-Belicz—Privigye. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 1. Juli:

Lokalbahn Petrozsény-Livazény-Lupeny. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 15. Juli:

Buschtěhrader Eisenbahn. 4proz. Prioritäten vom Jahre 1896 und 5proz. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. Oktober).

Am 1. August:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Silberprioritäten vom Jahre 1887 (Rückzahlung ab 2. November).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. Goldprioritäten v. J. 1882 (Rückzahlung ab 2. November).

Oesterr. Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen. 4proz. Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Februar).

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft. 4½ proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Literatur.

Statistische und tarifarische Daten, insbesondere über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung stehenden Eisenbahnen. Wien 1903. Erhältlich beim Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium gegen Erlag der Selbstkosten. Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif-Teil II, Heft 1.

Direkte Frachtsätze für Lebensmittel nach Berlin.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1903 gelangen für die Beförderung der in die nachfolgend bezeichneten Ausnahmetarife gehörigen Lebensmittel nach Berlin direkte Frachtsätze zur Anwendung:

Von	Nach Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof, Görlitzer Bahnhof und Schlesischer Bahnhof — Pfennig für 100 Kilogramm	
Ausnahmetarif Nr. 4 (Melonen)		
Beodora	1081	
Ausnahmetarif Nr. 7 (Obst, frisches)		
	a)	b)
Brčka	707	670
Gunja-Szávapart	703	666
Rajic	701	664
Uj-Gradiska	694	657
Zsidovin	674	637

Von	Nach Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof							Nach Berlin Görlitzer und Schlesischer Bahnhof							Berlin Zentral-Markthalle
	Ausnahmetarif Nr. 70 (Lebensmittel als Eilgut)														
	a	b 1	b 2	c 1	c 2	d 1	d 2	a	b 1	b 2	c 1	c 2	d 1	d 2	
	Pfennig für 100 Kilogramm														
Arany-Szabolcs	930·4	—	—	—	—	674·4	596	924·4	—	—	—	—	669·4	593·4	Siehe Seite 62 des Nachtrages III
Baja	1043·4	—	—	—	—	776·4	698·4	1037·4	—	—	—	—	771·4	695·4	
Beodora	1089·4	745·4	701·4	557·4	531·4	—	—	1083·4	738·4	695·4	552·4	527·4	—	—	
Orsova	1172·4	—	—	—	—	891·4	813·4	1166·4	—	—	—	—	886·4	810·4	
Pécs	1059·4	705·4	661·4	511·4	485·4	—	—	1053·4	698·4	655·4	516·4	481·4	—	—	
Rajič	1200·4	760·4	716·4	—	—	—	—	1194·4	753·4	710·4	—	—	—	—	
Uj-Gradicska	1185·4	753·4	719·4	—	—	—	—	1179·4	796·4	703·4	—	—	—	—	
Zombor	1043·4	—	—	—	—	776·4	698·4	1037·4	—	—	—	—	771·4	695·4	
Zsidovin	1086·4	715·4	671·4	—	—	—	—	1080·4	706·4	665·4	—	—	—	—	

Budapest, am 4. August 1903. [800]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Beförderung ermässigter und besonders ermässigter Eilgüter im Abonnement auf der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Mit 20. August 1903 werden ermässigte und besonders ermässigte Eilgüter (Butter, Eier, Gemüse, Milch, Fleisch u. dgl.) zur Beförderung im Abonnement auf der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn unter nachstehenden Bedingungen angenommen:

1. Das Abonnement ist 8 Tage vor dem Termine, an welchem es beginnen soll, in den Stationen schriftlich anzumelden.

2. Abonnements werden nur angenommen, wenn die zu versendende Menge in einem Monate mindestens 500 kg beträgt.

3. Zur Sicherstellung der Fracht ist ein, die voraussichtlich im Laufe eines Monates erwachsenden Transportgebühren mindestens deckendes Bardepot zu leisten.

Ueber die Entrichtung dieser Depots wird ein „Erlagschein“ verabfolgt.

4. Der Abonnent hat beim Beginne des Abonnements eine Blechmarke, in welcher die Versand- und Bestimmungsstation, die Namen des Absenders und Empfängers mit 2 cm grossen Buchstaben eingepresst sind, an jedem Kollo dauerhaft zu befestigen.

5. Die Gefässe bei Milchsendungen müssen tariert und geeicht sein.

Das Eigengewicht, sowie die Literzahl muss auf einer angelöteten Marke ersichtlich sein.

6. Dem Abonnenten werden bei Anmeldung des Abonnements, beziehungsweise beim Erlage des Depots die an Stelle der Frachtbriefe tretenden „Beförderungsscheine“ gegen Zahlung von 6 Heller für jeden zweiteiligen Beförderungsschein übergeben.

Jeder Beförderungsschein besteht aus zwei Abschnitten, wovon der Abschnitt A beim Transporte der vollen Gefässe, der Abschnitt B beim Rücktransporte der leeren Emballagen verwendet wird. Bei der Aufgabe der vollen Gefässe sind beide Abschnitte dem Uebernahmsbeamten einzuhändigen.

Der Abschnitt A ist vom Versender, dem Formulare entsprechend, in allen Rubriken genau auszufüllen.

Der Abschnitt B ist, wenn derselbe zum Rücktransporte leerer Emballagen nicht benützt wird, unausgefüllt zu lassen, und wird in der Versandstation gegen Rückersatz des Stempelbetrages eingezogen.

Soll derselbe jedoch zum Rücktransporte verwendet werden, so hat der Absender die Adresse auf demselben auszufüllen, die übrigen Kolonnen aber freizulassen, da selbe erst beim Rücktransporte durch den Absender der leeren Emballagen auszufüllen sind.

Bei der Aufgabe von Sendungen im Abonnement sind über Verlangen der Bahnorgane die Erlagscheine vorzuweisen.

7. Bei unrichtiger Inhaltsangabe in dem Beförderungsscheine wird der im Betriebsreglement und in den Tarifen publizierte Frachtzuschlag eingehoben.

8. Jedes Abonnement kann nur nach einer Station und nur für einen Empfänger benützt werden; es steht jedoch den Absendern frei, mehrere Abonnements zu nehmen.

9. Der Rücktransport der leeren Emballagen findet auf Grund der Blechmarken und des Abschnittes B des Beförderungsscheines statt.

Die Gebührenberechnung für die rückzusendenden Emballagen findet beim Rücklangen derselben in der Abonnementsstation statt (conf. Punkt 6).

10. Die Ein- und Ausladung der Kolli wird die Bahnanstalt besorgen. Die Absender und Empfänger sind jedoch, wenn es von der Bahnanstalt gefordert wird, verpflichtet, mitzuwirken.

11. Für jedes Abonnement wird in der Versandstation eine Rechnung geführt, in welche das Gewicht der aufgelieferten Sendungen und das Gewicht der rückgelangten Emballagen täglich eingetragen wird.

Die einzelnen Gewichtsposten werden stets von 5 zu 5 kg aufgerundet.

Am Schlusse jedes Monates wird für das ermittelte Gesamtgewicht die Fracht nach den bestehenden Tarifen berechnet und die Aufnahms-Stempelgebühr nach der Anzahl der erfolgten Tour- und Retourexpeditionen beigesetzt.

Die Partei kann in ihre Rechnungen Einsicht nehmen. Aufnahmsscheine werden nicht ausgefolgt; dagegen kann der Partei auf einem von ihr beizubringenden Duplikat-Beförderungsscheine, welcher mit der entsprechenden Stempelmarke versehen sein muss, der Empfang bestätigt werden.

12. Die Ausfolgung der saldierten Rechnung an den Abonnenten erfolgt am Monatsschlusse nach Begleich der aufgelaufenen Frachtspesen. Die Begleichung muss längstens innerhalb drei Tagen nach Ablauf des Monates stattfinden.

13. Sollten die Frachtgebühren im Laufe des Monates die Höhe des Depots erreichen, so wird die Abrechnung schon früher gepflogen.

14. Die im Abonnement abgefertigten Sendungen dürfen mit Nachnahmen im vorhinein oder nach Eingang nicht belastet werden; desgleichen darf eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht stattfinden.

Eine Avisierung der Güter findet nicht statt und müssen dieselben durch die Empfänger in der Bestimmungsstation abgeholt werden.

15. Betreffs der Haftung gelten die Bestimmungen des Abschnittes VIII des Betriebsreglements mit dem Bemerken, dass nur solche Reklamationen berücksichtigt werden können, welche die genauen Daten jenes Beförderungsscheines enthalten, auf den sich die Reklamation bezieht.

16. Bei Anmeldung des Abonnements hat der Abonnent die vorstehenden Bedingungen als für ihn verbindlich durch seine Unterschrift anzuerkennen.

Das Abonnement kann von beiden kontrahierenden Teilen und jederzeit aufgehoben werden.

Bei Kündigung des Abonnements ist der „Erlagschein“ an die Station zurückzustellen, worauf — gegen die Empfangsbestätigung der Partei auf diesem Scheine — das Bardepot dem Erleger ausgefolgt wird.

Wien, am 7. August 1903. (801)

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Am 1. September 1903 treten an Stelle der vom 1. Jänner 1901 gültigen Kartierungssätze nach und von Bilin transit, Brüx (A.T.E.) transit, Ladowitz transit für den direkten Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft anderseits neue Kartierungssätze in Kraft, und sind Exemplare

derselben bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 50 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. August 1903. [802]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Die mit Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 9. Juni 1903, Nr. 65, Seite 1523, Pos. [574], eingeführten kombinierten Fahrpreise für die einfache Fahrt in allen Klassen, sowie Gepäckstaxen von Prag K.F.J.B. nach Bad-Reichenhall über Budweis—Gaisbach—Wartberg—Linz—Salzburg gelangen nunmehr auch in der Richtung von Bad-Reichenhall nach Prag K.F.J.B. zur Einführung.

Wien, am 8. August 1903. [803]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung in einer Dienstanweisung.

In der mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 zur Ausgabe gelangten Dienstanweisung Nr. 3 zum Tarif-Teile II, Heft 2, sind auf Seite 6 bei dem Ausnahmetarife Nr. 59 in der Aufschrift die Worte: „Hörner etc., Szarvak St.B. Coarne“ zu streichen und durch „Chlorkalk, chlormész clorusă decalein“ zu ersetzen.

Wien, am 11. August 1903. [804]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 gelangen nachstehende direkte Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen — und		über	Fahrpreise für einfache Fahrkarten			
			Personenzug		A.T.E. Personenzug, St.E.G. Schnellzug	
			II.	III.	II.	III.
			Wagenklasse			
			Heller einschl. Fahrkartensteuer			
B.-Leipa A.T.E.	Prag St.E.G.	Lobositz	800	410	1030	520

Teplitz, am 11. August 1903. [805]

Die Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der in Nr. 90 dieses Blattes vom 8. August 1903 auf Seite 2010 enthaltenen Kundmachung Nr. [795] ist in der Ueberschrift die Bezeichnung des Verbandes auf:

„Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband“

richtig zu stellen.

Weiters ist in dieser Ueberschrift das Gültigkeitsdatum des Tarifes, Teil I, vom „1. März 1876“ auf „1. März **1896**“ abzuändern.

Wien, am 8. August 1903. [806]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

10. August. Infolge Dammsetzung wurde der Güterverkehr in der Teilstrecke Torskie—Worwolince der Lokalbahn Biala czortkowska-Zaleszczyki vom 10. August 1903 bis auf weiteres eingestellt. Der Personenverkehr wird nur bei den Zügen 3656 und 3657 mittels Umsteigen der Reisenden und Uebertragen des Gepäcks aufrecht erhalten.

Die Züge 3655 und 3660 werden hingegen während der Dauer der Verkehrsstörung nur in der Strecke Biala czortkowska—Tluste verkehren.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Teer-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangt der als Nebenprodukt in der Gasanstalt auf dem Bahnhofe in Linz gewonnene

Steinkohlenteer

im Offertwege ab 1. September für drei Jahre zum Verkaufe.

Die Menge des in einem Jahre gewonnenen Teeres beträgt circa 46 t und kann derselbe nur in Partien bis zu 5000 kg abgegeben werden.

Die Versendung erfolgt auf Kosten des Käufers in Fässern, welche auf jeweilige Aufforderung der k. k. Bahnerhaltungs-Sektion Linz, franko Bahnhof Linz beizustellen sind, zu den bestehenden Tarifen.

Die Offerte sind mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Anbot auf Teer“ bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz bis längstens **20. August 1903, 12 Uhr mittags**, einzubringen und ist der Offertpreis pro 100 kg netto franko Waggon Bahnhof Linz zu stellen.

Am 21. August 1903, vormittags 9 Uhr, erfolgt die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Tage der Offerteröffnung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, den zum Verkaufe bestimmten Teer zu besichtigen, indem später etwaige die Qualität betreffende Reklamationen nicht berücksichtigt werden.

Zur Sicherstellung der eingegangenen Verpflichtung wird dem Ersteher die Leistung einer Kaution im Betrage von K 400 vorgeschrieben.

Linz, am 11. August 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg					
1819	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	a) Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M—4; b) Getreide und Hülsenfrüchte der Position G—9 und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M—4, des Tarifes, Teil I, der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Lobositz (A.T.E. oder St.E.G.)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für ad a) Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, sowie für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad b) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	ad a) Frachtsätze der Tarifklasse A; ad b) Frachtsätze des Spezialtarifes 1 des in der vorhergehenden Rubrik 8 angeführten Verbandstarifes	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Nach	Zugestandene Frachtsätze in Heller für 100 kg ad a)	ad b)
Franzenthal (B.N.B.)	66	59
Georgswalde-Ebersbach	101	87
Grund-Georgenthal	90	78
Hainspach-Wölmsdorf	110	96
Kreibitz-Teichstatt	86	74
Niedergrund (B.N.B.)	93	80
Nixdorf (B.N.B.)	112	98
Politz-Sandau	64	54
Rumburg	95	83
Schluckenau	102	—
Schönau (B.N.B.)	109	95
Schönfeld (B.N.B.)	83	71
Schönlinde (B.N.B.)	90	78
Straussnitz-Neustadt	61	51
Turnau (B.N.B.)	111	95
Warnsdorf (B.N.B.)	95	83
Einsiedel (S.N.D.V.B.)	104	85
Eisenbrod	134	118
Engenthal-Jeseny	140	117
Friedland i. B. (S.N.D.V.B.)	120	101
Habendorf	101	80
Klein-Skal	128	112
Langenbruck (S.N.D.V.B.)	104	85
Liebenau (S.N.D.V.B.)	116	97
Liebstadtl (S.N.D.V.B.)	149	133
Nawarow	142	113
Raspenau (S.N.D.V.B.)	114	95
Reichenau b. Gablonz	110	91
Seidenberg (S.N.D.V.B.)	135	108
Semil	141	125
Swarow-Hammer	140	111
Tannwald-Schumburg (S.N.D.V.B.)	129	99
Tschernhausen	133	114
Weigsdorf	128	109
Gablonz a. N.	114	84
Gablonz-Brandl	111	82
Georgenthal-Albrechtsdorf	125	96
Josefsthal-Maxdorf	129	99
Maffersdorf	101	80
Maffersdorf-Fabrik	99	74
Morchenstern	122	95
Neudorf a. N.	117	91
Proschwitz	106	82
Unter-Morchenstern	126	97
Wiesenthal a. N.	122	94

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1820	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Holzstoff, Holzzellstoff etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes**	**Frantschach-St. Gertraud** bezw. umgekehrt	**Gernsbach**	**Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief**	**vom 15. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903**	**Tarif, Teil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 15) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Abteilung I a, Mark 2·61** **" I b, " 3·16** **" I c, " 3·01** **" II, " 2·06**		**Im Kartierungswege**		
1821	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Spiritus (Alkohol, Weingeist), auch denaturierter, der Pos. S—50 a der Güterklassifikation**	**Podszumlance**	**Jungbunzlau**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen**	**bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903**	**Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**544 Heller**		**Im Kartierungswege**		
			Hornvieh		**Bubna**	**Bei Abfertigung als Frachtgut nach den Wagenladungstarifen**				**1510 Heller pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens**				
						Bei Abfertigung als Frachtgut nach den Normalgewichten				**850 Heller**				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1822	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzmehl	Radstadt	Bietigheim	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 20. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Es besteht kein direkter Frachtsatz	1·56 Mark		Im Kartierungswege		
1823	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Candiszucker	Nusle-Vršovic	I. Bregenz II. Lindau (Stadt- und Rangierbahnhof)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 25. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif, bezw. Tarif des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes, Teil II, Heft 1	Heller ad I.: a) 538, b) 484 ad II.: a) 448, b) 414	ad I. und II.: a) 410, b) 361	ad I.: a) 128, b) 123 ad II.: a) 38, b) 53	Im Kartierungswege		
1824	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahlmateriale, sowie Eisen und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, zu Schiffsbau- und Ausrüstungszwecken der k. u. k. Kriegsmarine oder des Oesterr. Lloyd	Pilsen	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen adressiert sein an die k. u. k. Kriegsmarine oder an den Oesterr. Lloyd	vom 24. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, und Anhang hierzu	Verschieden	Heller 212		Im Kartierungswege		Durch diese Publikation werden die Positionen 203/13 des Anhanges zum Oesterr.-Adriatischen Verband, Tarif-Hefte 3, gegenstandslos
				Pilsen-Skodawerke	Triest					212·6*)				
			k. u. k. Kriegsmarine	Pilsen	Pola	an die k. u. k. Kriegsmarine				228				
				Pilsen-Skodawerke	Pola					228·6*)				

*) Einschliesslich des Frachtzuschlages für die Strecke Pilsen-Skodawerke—Pilsen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
1825	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Oele der Position O—3 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Aussig Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 2, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, beziehungsweise Lokaltarife	228	198	30	Im Kartierungswege		
				Aussig St.E.G.	Hohenstadt St.E.G.				212	198	14			
					Lettowitz St.E.G.				213	198	15			
					Olmütz St.E.G.				228	198	30			
		Oesterr. Nordwestbahn		Schreckenstein Oe.N.W.B.	Hohenstadt St.E.G.				223	198	25			
					Lettowitz St.E.G.				Es besteht kein direkter Frachtsatz	198	—			
					Olmütz St.E.G.				228	198	30			
1826	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kleie, Grieskleie und Gerstenkleie	Jägerndorf k.k.St.B.	Chrast k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif		Heller 205		Im Kartierungswege		
					Josefstadt-Jaroměř S.N.D.V.B.					134				
					Königinhof S.N.D.V.B.					148				
					Rumburg B.N.B.					118				
					Schluckenau B.N.B.					126				
					Zlonitz k.k.St.B.					187				
				oder umgekehrt										
1827	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C	Abtsdorf	Mistelbach	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	75 Heller		Im Kartierungswege		
				Triebitz St.E.G.						81 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1828	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Borohradek St.E.G.	Neratovic B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. **Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarife**	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**81 Heller**		**Im Kartierungswege**		
1829	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrübe, Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	**Hödnitz** **Frischau** **Misslitz** **oder vice versa**	**Kromau**	Aufgabe als Frachtgut. **Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarif (Ausnahmetarif 12)**	**Heller** 26 16 13	**Heller** 23 14 11	**Heller** 3 2 2	**Im Kartierungswege**		
1830	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hronow	Aufgabe als Frachtgut. **Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue einer Volks- und Bürgerschule, bezw. zur Vergrösserung einer mechanischen Weberei in Hronow bestimmt sein**	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, sowie Anhang hierzu	Verschieden	**20 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss**		**Im Rückvergütungswege**	**Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1831	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Palmöl, Palmkernöl, Palmnusskernöl, Kokosnussöl und Kokosöl	Budenheim	Kleinmünchen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 20. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 3 (Ausnahmetarif Nr. 10), des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 2·47		Im Kartierungswege		
				Darmstadt Hauptbhf. (Pr.Hess.St.B. und M.N.B.)						2·31				
				Gross-Gerau						2·34				
				oder umgekehrt										
1832	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Güter des Spezialtarifes III des Teiles I für die Elbeumschlagsverkehre	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Vöcklabruck	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901		Pfennig 114 *)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Aussig-Landungsplatz						114				
				Schönpriesen-Umschlag						109 *)				
				Dresden-Elbkai						136				
				und umgekehrt										
1833	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Obst, frisches, und Melonen als Eilgut	Török-Becse-Aracs	Graz S.B. und Graz St.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel: a) in Mengen unter 5000 kg; b) von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	vom 24. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 709 Heller b) 692 Heller inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1834	Südbahn-Gesellschaft		Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen, bezw. bezüglich der mit *) bezeichneten Klassen unter Aufrechthaltung der im Ausnahmetarife II des Südbahn-Lokaltarifes hinsichtlich der Anwendbarkeit der Frachtsätze und des Auf- und Abladens der Sendungen enthaltenen Bestimmungen	vom 17. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von Monfalcone nach	Frachtgüter laut Güterklassifikation im Tarife, Teil I							
	Klasse				Wagenladungsklasse			
	I	II	I*) und II*)		A	A	B	C
	in Quantitäten							
	unter 5000 kg		von 5000 kg	von 10.000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg		
			pro Frachtbrief und Wagen					
	Frachtsätze pro 100 kg in Heller							
Ala	326	288	255	218	249	218	211	206
Bozen-Gries	434	374	336	290	321	290	256	—
Franzensfeste	494	419	380	329	361	329	—	—
Innsbruck	588	495	392	326	388	322	281	212
Klagenfurt S.B.	382	332	—	—	254	194	—	132
Kufstein	686	553	468	394	418	333	281	215
Roveredo	338	298	264	226	257	226	218	212
Trient (Trento)	374	328	291	250	281	250	236	—

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 93. Wien, 15. August 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsbedingnisse für die normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Petersdorf-Ullersdorf nach Winkelsdorf.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projektierte Bahn von Petersdorf-Ullersdorf nach Winkelsdorf ist als eingeleisige Lokalbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird vorläufig mit 25 km pro Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird nach Ablauf einer angemessenen Betriebsperiode über ein etwaiges Ansuchen der Konzessionäre keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäss der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Konzessionäre haben sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Kompetenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter haben die Konzessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von den Konzessionären, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person desselben Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die zu erbauende, ungefähr 13·5 km lange Bahn mündet aus dem nördlichen Ende der Station Petersdorf-Ullersdorf der Staatsbahnlinie Hohenstadt—Zöptau aus, kreuzt die von Mährisch-Schönberg nach Zöptau führende Reichsstrasse im Niveau, übersetzt den Mertabach und schlägt sodann eine vorwiegend nördliche Richtung ein.

In ihrem weiteren Zuge kreuzt die Bahn die von Reitendorf nach Petersdorf führende Bezirksstrasse im Niveau, übersetzt den Tessfluss und kreuzt hierauf die von Mährisch-Schönberg nach Freiwaldau führende Reichsstrasse ebenfalls im Niveau.

Nächst der Glasfabrik in Reitendorf übersetzt die Bahn die vorbezeichnete Reichsstrasse abermals im Niveau und erreicht im weiteren, dem Zuge derselben folgend, nächst dem Schwefelbade in Gross-Ullersdorf die gleichnamige Projektsstation.

Hierauf schlägt die längs der Reichsstrasse führende Bahn eine mehr nordöstliche Richtung ein und gelangt zu der nördlich der Ortschaft Wiesenburg zu errichtenden gleichnamigen Station.

Sodann übersetzt die Bahn abermals den Tessfluss und zieht am rechten Talgehänge bis zur Station Winkelsdorf, welche nach nochmaliger Uebersetzung der von Mährisch-Schönberg nach Freiwaldau führenden Reichsstrasse im Westen des gleichnamigen Ortes zwischen dieser Strasse und dem Tessflusse unmittelbar vor der Einmündung der rauschenden Tess in den letzteren anzulegen ist.

Aenderungen der im vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Konzessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Bahn an die Linie Hohenstadt—Zöptau der k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Station Petersdorf-Ullersdorf herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation und wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Olmütz anzustreben, wobei für die tunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Projekt und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Konzessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der vorgenannten k. k. Staatsbahn-Direktion nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Konzessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständnis über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen), auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständnis zwischen den beteiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll tunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hiervon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicheren Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Konstruktion des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen tunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen.

Behufs sanfteren Ueberganges aus den geraden in schärfer gekrümmte Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in Bahnkrümmungen von 600 m bis 300 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Konstante 6000 zu erfolgen hat.

Bei schärferen Bögen sind je nach Zulässigkeit der lokalen Verhältnisse die Konstanten 4500 oder 3000 anzuwenden.

Als grösste Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird in der Geraden 24·4 Promille festgesetzt.

Bezüglich dieser Ermässigung dieser Bahnneigung in den Bögen, sowie bezüglich der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Promille nicht übersteigen.

Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkranen, endlich in Lokomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·0 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältnis der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Bei Dämmen von mehr als 8 m Höhe sind in dem Falle, als dieselben nicht mit Steinschüttung hergestellt werden sollten, die Böschungen in der Regel mit dem Anlageverhältnisse 1 : 1·5 herzustellen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens der auf eigenem Unterbau liegenden Strecken muss in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern, sowie in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundierung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 m über den lokalen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objektsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragkonstruktionen für die offenen Unterbauobjekte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normierten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjekten im Unterbaue gelten im allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjekte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie offene Unterbauobjekte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjekten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Für den Abstand der Geländerstäbe von der Geleiseachse ist im allgemeinen die einschlägige Bestimmung des § 2 der Verordnung der k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, massgebend; bei jenen Unterbauobjekten der freien Bahn, welche innerhalb einer Entfernung von 200 m von der äussersten Weichenspitze einer Station gelegen sind, ist jedoch das normale Mass von 2·15 m auf 2·5 m zu vergrössern.

Dieses Mass ist auch für die Entfernung der durchlaufenden inneren Kanten der Tragwände bei Brücken mit unten liegender Fahrbahn in den bezeichneten Strecken einzuhalten. Liegen solche Objekte in Bögen, so ist hierbei ausserdem, ebenso wie in der sonstigen freien Strecke, auf die entsprechende, aus der Neigung des Lichtraumprofiles sich am inneren Strange ergebende Verbreiterung Rücksicht zu nehmen.

Bei allen Unterbauobjekten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjekten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragkonstruktionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjekten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenkonstruktionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Teile der Tragkonstruktion offener Unterbauobjekte von dem lokalen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1·0 m betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen, das ist mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht pro laufenden Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen; im übrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen und wird diesbezüglich vorerst nur bestimmt, dass in allen Bögen von weniger als 200 m Halbmesser harte Schwellen zu verwenden sind.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird gestattet, Schwellen mit einer unteren Breite von mindestens 20 cm zu verwenden und dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 249 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Dagegen ist in Strecken von mehr als 20 Promille Neigung ohne Rücksicht auf die daselbst vorkommenden Richtungsverhältnisse jede Schwelle mit zwei Unterlagsplatten zu versehen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3·0 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Mit Rücksicht auf die Betriebsübernahme der Linie durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung sind die Hochbauten der Stationen tunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abteilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo ohne dieselben eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten wäre.

Wegeübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Sekundärbetrieb vorgeschriebenen Textierung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugsbremsung zu bemessende Entfernung (in der Regel 200 m) einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Lokomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind in den Strecken auf eigenem Unterbaukörper Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abteilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abteilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigentums sind durch Grenzsteine zu markieren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojekte, beziehungsweise der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojekte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Olmütz zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Konzessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hiervon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprech- oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämtliche Stationen einzuschalten sind.

Bei Ausführung einer Telegraphensprechleitung hat die Einrichtung der Telegraphenapparate nach den Typen der k. k. Staatsbahnen zu erfolgen.

Falls die Telegraphenleitung durch Staatsorgane auf Kosten der Konzessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Konzessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Brünn zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Erfordernis und nach den von der k. k. Staatsbahn-Direktion in Olmütz einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Die Konzessionäre haben wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Olmütz das Einvernehmen zu pflegen und unterwerfen sich dieselben der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der vorbezeichneten k. k. Staatsbahn-Direktion nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die Staatseisenbahn-Verwaltung auf Kosten der Konzessionäre.

Der Achsdruck der Lokomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Konzessionäre von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Konzessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Konzessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Kommission dem Konzessionär bekannt gegebenen Konservator anzuzeigen.

Die Konzessionäre sind — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Zentralkommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigentum zu übergeben.

Im übrigen haben die Konzessionäre den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Zentralkommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Lokalbahn in eine Durchzugslinie.

Die Konzessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Teilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Warenklassifikation und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, anderseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Teil I der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Teil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterklassifikation der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig konzessionierte Lokalbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgnis geliefert hat, welches die Verteilung einer mindestens fünfprozentigen Dividende an die Aktionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnismässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Notstandstarife.

In Fällen eines Notstandes und aussergewöhnlicher Teuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutztiere in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erfordernis die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Konzessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Lokalitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Mietzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Konzessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Korrespondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direktion oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Konzessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für die Bahn herzustellenden Telegraphen- oder Telephonleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatkorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbständige Leitungen auf dem von den Konzessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Konzessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Konzessionäre sind ferner verpflichtet, auf der konzessionierten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte gültigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Konzessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der konzessionierten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Lokalbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Konzession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Zertifikaten ausweisen, müssen samt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Eskorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hierfür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den kompetenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hierfür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Konzessionäre sich zu unterwerfen.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. August 1903, Z. 36.511, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Im Anschlusse an das Zirkular des Zentralamtes Nr. 263 vom 12. Juni hat die Gesellschaft der Holländischen Eisenbahn dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport die Mitteilung gemacht, dass auch der auf deutschem Gebiete liegende Teil der Lokalbahn Enschede-Ahaus am 25. April 1903 für den Verkehr eröffnet worden ist. Die Bahn wurde von einer Privatgesellschaft gebaut und von dieser der Holländischen Eisenbahngesellschaft zum Betriebe übergeben. Die Erfüllung der Zollformalitäten erfolgt in der Grenzstation Alstätte. Neben dieser Station liegen an der Bahn noch die Stationen Wessum und Ahaus. Die letztere Station wird von der Holländischen Eisenbahngesellschaft gemeinsam mit der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion Münster betrieben.

Mit Schreiben vom 3. August 1903 hat das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin sich mit der Aufnahme auch der auf deutschem Gebiete liegenden Teilstrecke der Lokalbahn Enschede-Ahaus in die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, einverstanden erklärt.

Zugleich hat das Reichs-Eisenbahnamt dem Zentralamte mitgeteilt, dass

a) die unter Nr. 90, lit. b), der deutschen Liste aufgeführte Eisenberg-Crossener Eisenbahn und
b) die Alt-Damm—Kolberger, die Dortmund-Gronau-Enscheder, Kiel-Eckernförde-Flensburger, Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und die Ostpreussische Südbahn, einschliesslich der Fischhausen-Palmnickener Eisenbahn, sowie die Stargard-Cüstriner Eisenbahn, einschliesslich der Glasow-Berlinchener Eisenbahn (Nr. 11, 27, 46, 56, 70 und 83 der Liste) in das Eigentum und in den Betrieb der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen (Nr. 3 der Liste) übergegangen sind.

Die von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München betriebene Lokalbahn Stadtamhof-Donaustauf (Nr. 14, lit. f, der Liste) ist bis Wörth fortgeführt worden.

Auf Grund dieser Mitteilungen sind folgende Berichtigungen der Liste durchgeführt worden:

I. Unter „Deutschland A II, Privatbahnen unter eigener Verwaltung“
erhält Nr. 14, lit. f), die Bezeichnung:
Stadtamhof-Donaustauf-Wörth,
und
sind die Nummern 11, 27, 46, 56, 70, 83 und 90 lit. b) gestrichen worden.
Bei Nr. 90 sind die Buchstaben c) bis f) in b) bis e) abgeändert.

Die Abteilung „B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe ausserdeutscher Verwaltungen befinden“, wird in Ziffer „V Niederländische Verwaltungen“ folgendermassen ergänzt:

131. Die von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der Niederländisch-Deutschen Grenze bei Alstätte bis Ahaus.

II. Unter „Russland, C. Grenzstrecken, welche sich im Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden“,
haben die Nummern 35 und 36 folgende Fassung erhalten:
35. bei Prostken bis Grajewo,
36. bei Illowo bis Mlawa.

III. Unter „Niederlande“ ist in der Anmerkung am Schlusse hinter Nr. 130 noch 131 zuzufügen.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 8. August 1903 Kenntnis gegeben.

Eröffnung des Betriebes auf der verlängerten Strecke der Lokalbahn Piła-(Bolęcin-)Jaworzno.

Die Lokalbahn Piła-(Bolęcin-)Jaworzno wurde um 4 km verlängert und hierdurch ein Anschluss an die normalspurige Schleppbahn (Eigentum der Kohlengewerkschaft) hergestellt.

Die Eröffnung des Betriebes auf diesem verlängerten Streckenteile erfolgte am 5. August 1903.

Hierbei gelangte die bisherige Endstation dieser Lokalbahn „Jaworzno" zur Auflassung, hingegen eine neue Endstation mit demselben Namen (nächst der Stadt Jaworzno) für den Gesamtverkehr zur Eröffnung.

Ausser dieser Station gelangte auch die zwischen der aufgelassenen und der neuen Station Jaworzno gelegene Ladestelle „Damsgrube" ausschliesslich für den beschränkten Güterverkehr in Wagenladungen zur Eröffnung.

Den Betrieb auf diesem verlängerten Streckenteile führt gleichfalls die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Strassenbahn von Liesing nach Laxenburg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Alfred Fürsten Wrede in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Strassenbahn von Liesing über Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Mödling und Biedermannsdorf nach Laxenburg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 7. August 1903. E.-M.-Z. 32.369/2.

Die Wiener Verkehrsanlagen im Jahre 1902.

Wir entnehmen dem kürzlich erschienenen „Bericht und Rechnungsabschluss der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien für das Jahr 1902", nachstehende, die Wiener Stadtbahn und die Umwandlung des Donaukanales in einen Winterhafen betreffende Mitteilungen:

Bezüglich der Wiener Stadtbahn ist nach Vollendung der eigentlichen Bauarbeiten mit 30. Juni 1902 die Auflösung der k. k. Bau-Direktion der Wiener Stadtbahn erfolgt. Die noch abzuwickelnden Geschäfte der Grundeinlösung wurden den zum Grundeinlösungskommissär der Wiener Stadtbahn bestellten administrativen Referenten der Kommission und die noch verbliebenen Bau- und Abrechnungsgeschäfte der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn (Sektion C.W.) übertragen.

Von nachträglichen Bauherstellungen ist auf der Gürtellinie, dem Beschlusse der Kommission entsprechend, eine künstlerisch ausgestaltete Gedenktafel zur Erinnerung an die feierliche Eröffnung der Teilstrecken der Wiener Stadtbahn durch Se. Majestät den Kaiser am 9. Mai 1898 in dem stadtseitigen Portikus der Haltestelle Alserstrasse zur Ausführung gelangt.

Die Benützung der Eindeckungen über der Donaukanallinie für öffentliche Zwecke wurde im Einvernehmen mit der Gemeinde geregelt.

Die Weg- und Strassenbauten über und längs dieser Stadtbahnlinie wurden im Betriebsjahre teils fertiggestellt, teils deren Ausführung gegen ein vereinbartes Pauschale der Gemeinde Wien übertragen.

Auf der Vorortelinie erfolgten mehrere Schlusskollaudierungen, auf der Wientallinie die Uebergabe der Pflasterungen über die Stadtbahndecke zwischen der ehemaligen Leopoldsbrücke und dem Schikanederstege in die Erhaltung der Kommune Wien.

Die infolge des Zusammenhanges der Wienflussregulierung mit der Wientallinie entstandenen Abrechnungsdifferenzen wurden in endgültiger Weise geordnet. Die durch den Bau der Donaukanallinie notwendig gewordenen Strassen- und Wegbauten wurden durch die k. k. Bauleitung und die Gemeinde Wien teilweise schon durchgeführt. Die notwendig gewordenen Hebungen und Pflasterungen wurden durch die Gemeinde ausgeführt, die noch rückständig gewesenen Geländerherstellungen vollendet, der Treppelweg zwischen der Augarten- und Brigittabrücke fertiggestellt und in der Haltestelle Ferdinandsbrücke versuchsweise eine elektrische Ventilationsanlage mit der Leistungsfähigkeit von 500 m^3 pro Minute aufgestellt.

Zur Unterbringung des k. k. Gefälls- und des k. k. Stromaufsichtspostens wurden zwischen der Donaukanal- und Gürtellinie Kanzlei- und Wohnräume eingebaut.

Schliesslich wurden im Gegenstandsjahre zahlreiche Kollaudierungen und Schlusskollaudierungen vorgenommen und eine grosse Anzahl von Schlussabrechnungen gepflogen.

Die Erwerbung der für den Bau der Wiener Stadtbahn benötigten Grundflächen ist bezüglich eines grossen Teiles der in Betracht kommenden Grundstücke bereits beendet und werden die Verhandlungen wegen des noch erübrigenden Teiles fortgesetzt.

Mit dem Reichs-Kriegsministerium wurde die namens des Invalidenfonds erhobene Ersatzforderung für die durch Hebung des Strassenniveaus in der Invalidenstrasse erwachsenen Nachteile geordnet; die Arbeiten für das Eisenbahnbuch sind zum grossen Teile bereits durchgeführt. Die Vermarkung der Bahngrundgrenzen längs der Wiental- und Donaukanallinie, sowie längs des dritten Geleises Hauptzollamt-Praterstern und der Verbindungslinie zur Gürtellinie wurde im Gegenstandsjahre in Angriff genommen.

Nachdem die für die Umwandlung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen erforderliche Herstellung der Kaimauern bereits im Jahre 1901 grösstenteils ausgeführt wurde, erübrigte für 1902 nur noch die Herstellung einiger schwierigerer Kaimauerpartien, welche bis auf den Ausbau einer 30 m langen Strecke längs des rechts-

uferigen Widerlagers der Augartenbrücke im Gegenstandsjahre auch erfolgte.

In den ersten Monaten des Jahres 1902 wurde die Kaimauer längs der Oberen Donaustrasse beim „Scharfen Eck“, deren Ausführung wegen schlechter Beschaffenheit des Baugrundes, wegen der Nähe der Häuserflucht und wegen des im schmalen Strassenkörper liegenden Sammelkanales und 1100 mm starken Hauptrohres mit grossen Schwierigkeiten verbunden war, fertiggestellt.

Im weiteren Verlaufe des Berichtsjahres wurden dann die beidufrigen Kaimauern zwischen Franzens- und Verbindungsbahnbrücke und die provisorischen Anschlüsse der fertigen Kaimauern an die bei der Ferdinands- und Aspernbrücke noch bestehenden alten Uferböschungen ausgeführt, welch letztere nur gleichzeitig mit dem geplanten Umbau dieser beiden Brücken und erst nach Einlösung der beiden Häuserinseln am linken Donaukanalufer nächst der Ferdinandsbrücke zur definitiven Ausgestaltung gelangen können.

Der bereits im Vorjahre in Angriff genommene Kaimauerbau längs beider Widerlager der Stephaniebrücke und längs des linken Widerlagers der Augartenbrücke wurde beendet, so dass mit dem jetzt in Ausführung begriffenen Kaimauerteile am rechten Widerlager dieser Brücke die Kaimauern in ihrer ganzen Ausdehnung vollendet werden.

Von den Stützmauern wurde im Berichtsjahre die Strecke Stephaniebrücke—Verbindungsbahnbrücke am linken Ufer und die Strecke von der Dominikanerbastei bis zur Verbindungsbahnbrücke am rechten Ufer samt den hiermit in Verbindung stehenden Stiegen und Rampen fertiggestellt und bis auf die Strecke Stephaniebrücke—Ferdinandsbrücke mit den Zier- und Stiegengeländern versehen.

Die Stützmauern bei der Lilienbrunngasse und das dort befindliche Stiegenobjekt wurde bereits mit Rücksicht auf die spätere Erbauung einer Brücke Rothenthurmstrasse—Lilienbrunngasse angelegt und dimensioniert. Längs der Oberen Donaustrasse beim „Scharfen Eck“ musste wegen der zu weit in die Strasse vorspringenden alten Häuserfluchten der Bau eines 75 m langen Provisoriums statt der definitiven Stützmauer stattfinden.

Die Stützmauer zwischen Augarten- und Stephaniebrücke am linken Ufer ist bis auf jene Bauwerke, welche für die Wiederherstellung der Dampftramway an dieser Stelle erforderlich werden, fertiggestellt. Die über diese Herstellungen zwischen der Dampftramway-Gesellschaft, der Gemeinde Wien und der Kommission für Verkehrsanlagen schwebenden Verhandlungen dürften voraussichtlich binnen kurzem beendet sein, so dass im Laufe des Jahres 1903 die Wiederherstellung der Dampftramwaylinie Augartenbrücke—Stephaniebrücke und die Wiederaufnahme des Betriebes in dieser Strecke voraussichtlich wird erfolgen können.

Die Baggerungsarbeiten zur Vertiefung des Donaukanales bis auf 3·20 m unter Nullwasser wurden während des Berichtsjahres fortgesetzt und werden im Jahre 1903 beendet werden.

Nachdem die Bautätigkeit für die öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien im Berichtsjahre infolge des schon früher erreichten Standes der Arbeiten hauptsächlich auf die Vollendung der bereits in Ausführung stehenden Objekte beschränkt war, erfuhr die Zahl der Baustellen und der auf denselben beschäftigten Arbeitspersonen eine abermalige Abnahme. Es waren demnach bei sämtlichen Bauausführungen im Jahresdurchschnitte 824 Arbeitspersonen (und zwar 5 jugendliche, 795 erwachsene männliche Arbeiter und 24 erwachsene Frauenspersonen), gegen 1210 im vorhergehenden Jahre, beschäftigt.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Olmütz: Abänderung der Bezeichnung der Station Heinersdorf.) Die bisherige Bezeichnung der an der Linie Nieder-Lindewiese — Barzdorf — Heinersdorf gelegenen Station Heinersdorf (Gemeinschaftsstation der k. k. österr. und kgl. Preuss. Staatsbahnen) wird ab 1. Oktober 1903 in „Heinersdorf in Ober-Schlesien“ abgeändert.

— (Staatsbahn-Direktion Olmütz: Schliessung der Fahrkarten-Ausgabestellen in den Haltestellen Ranigsdorf, Netz und Stangendorf.) Die Fahrkarten-Ausgabestellen in den Haltestellen Ranigsdorf und Netz (Lokalbahn Triebitz-Prossnitz) und in der Haltestelle Stangendorf (Lokalbahn Zwittau-Skutsch) wurden am 1. August geschlossen. Von diesem Zeitpunkte an erfolgt die Fahrkartenausgabe durch den Kondukteur im Zuge. Die Fahrtunterbrechung in diesen Haltestellen ist nicht gestattet.

— (Einstellung eines Plateauwagens von 70 t Tragfähigkeit in den Fahrpark.) In den Fahrpark der österreichischen Staatsbahnen wurde ein offener Plateauwagen eingestellt, welcher eine Gesamtlänge von 17·06 m besitzt; der eiserne Plattformträger ruht auf zwei bremsbaren Drehgestellen von 10 m Drehzapfenentfernung. Jedes Drehgestell besitzt vier Achsen mit einem festen Radstande von 3·9 m und 1·3 m Achsenentfernung. Der Wagen ist mit 16 Stück 1 m langen eisernen, abnehmbaren Rungen ausgerüstet, die Plattform des Trägers ist 14·5 m lang und 2·9 m breit und besitzt daher eine Ladefläche von 42 m². Im leeren Zustande befindet sich die Plattform 1·974 m über der Schienenoberkante. Das Eigengewicht des Wagens beträgt 36·780 t, das Ladegewicht 66·670 t, die Tragfähigkeit 70·000 t. Im vollbeladenen Zustande erreicht der Wagen einen Achsdruck von 13.348 kg und einen Raddruck von 6674 kg. Von dem Gesamtgewichte (Eigengewicht und Ladegewicht) entfallen 6063 kg auf den laufenden Meter Wagenlänge (einschliesslich der Puffer).

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Aenderung des Stationsnamens Munkás-Otthon auf Rákosliget.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verlautbart, dass die Bezeichnung der Haltestelle „Munkás-Otthon“ der Linie Budapest — Munkás-Otthon — Aszód — Hatvan auf „Rákosliget“ abgeändert wurde.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Stettin: Abänderung der Bahnhofsbezeichnung Stettin Zentralgüterbahnhof.) Ab 1. August ist die Bahnhofsbezeichnung Stettin Zentralgüterbahnhof in „Stettin Hauptgüterbahnhof“ abgeändert worden.

— (Direktionsbezirk Elberfeld: Stationsnamenänderungen.) Ab 1. September wird die Schreibweise der Namen der an der Nebenbahnstrecke Hagen—Altenvoerde gelegenen Station Milspe-Thal in „Milspe-Tal“ und der an der Nebenbahnstrecke Siegburg — Bergneustadt gelegenen Station Vollmerhausen-Thal in „Vollmerhausen-Tal“ abgeändert werden.

Asien. (Das Bagdad-Bahnprojekt.) Wir entnehmen dem „Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Konsularämter“ nachstehende, das bekanntlich bereits konzessionierte Bagdad-Bahnprojekt betreffende Mitteilungen:

Nach der Konzessionsurkunde ist die Trasse der Linie, soweit dieselbe die drei mesopotamischen General-Gouvernements (Bagdad, Basra und Mossul) durchläuft, folgende: Die Bahn wird beiläufig 50 km südwestlich von Nessibin die Grenze der Vilajets Diarbekr und Mossul überschreiten und nach weiteren 130 km die Hauptstadt letzterer Provinz erreichen. Von Mossul aus läuft dieselbe am rechten Tigrisufer über Tekrit und Saadije nach Bagdad, was einer Distanz von rund 520 km entsprechen dürfte. Nun verlässt die Linie den Tigris und wendet sich dem Euphrat zu, um nach Ueberschreitung dieses Stromes die heiligen Stätten der Schiiten, Kerbela und Nedschef, aufzusuchen. Von Bagdad bis zu letzterer Stadt sind ungefähr 170 km anzunehmen. Sodann folgt die Linie dem rechten Euphratufer und geht etwas vor dem Zusammenflusse der beiden mesopotamischen Ströme direkt durch die Wüste nach Zobeir und von dort nach Basra. Die Strecke Basra—Nedschef dürfte etwa 550 km ausmachen. Der die drei Vilajets passierende Teil der Hauptlinie ist sohin mit rund 1400 km anzunehmen.

Hierzu kommen nun noch die Nebenlinien, deren die Konzession zweierlei unterscheidet, nämlich einerseits solche, welche einen integralen Teil des jetzigen Konzessionskomplexes und Garantiesystems bilden, anderseits jene, zu deren Bau unter den gleichen Bedingungen die Konzessionäre ein Vollzugsrecht besitzen. Zu letzteren zählen in Mesopotamien die Abzweigungen nach Erbil, Diala und Hit. Die in der vorliegenden Konzession zu ersteren inbegriffenen Nebenlinien von Saadije nach Khanikin (persische Grenzstation) und von Zobeir nach einem noch nicht näher bestimmten Küstenpunkte des Persischen Golfes. Erstere ist auf ungefähr 150 km, letztere, falls sie nach Kuweit gehen sollte, auf circa ebensoviel zu schätzen. Schlägt man diese Distanzen zu jenen der Hauptlinie hinzu, so stellt das in erster Linie ins Auge gefasste Netz der mesopotamischen Bahnen eine Schienenlänge von gegen 1700 km dar, das ist fast zwei Drittel der gesamten neu konzessionierten Bahnen, welche in toto auf 2500 km beziffert werden.

Was die Staatsgarantien betrifft, so stipuliert die Konzession (abgesehen von den zu speziellen Zwecken bestimmten Schnellzugs-Annuitäten) zweierlei Leistungen des ottomanischen Fiskus, und zwar ein Fixum von Franken 12.000 und eine Einnahmengarantie von Franken 4500 pro 1 km, was, auf die 1700 km mesopotamischer Strecken berechnet, ein jährliches Totale von Franken 28,050.000 für die auf diesen Teil der Bahn entfallenden Belastungen des Staatsschatzes ergibt. Hingegen gebührt letzterem von den Bruttoeinnahmen der Eisenbahn bis zur Höhe von Franken 10.000 pro 1 km das Ganze, von dem Ueberschusse über diesen Kilometerbetrag eine 60prozentige Quote.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis 18. August 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

12. August, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa“, Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

13. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Thetis“, Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

14. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Danubio“, Kapitän . . . .,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

15. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia“, Kapitän V. Benussi,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

18. August, *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Galatea“, Kapitän V. Carmelich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

12. August, Dampfer „Metcovich“, Kapitän G. Radoslovich zu Mittag.
13. „ Dampfer „Venus“, Kapitän A. Bartole } um Mitternacht
17. „ Dampfer „Venus“, Kapitän A. Bartole } um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

13. August, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien)
Dampfer „Semiramis“, Kapitän V. Gutmann,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

13. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Medea“, Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

16. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Aglaja“, Kapitän B. Bednarz,
mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

18. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Bucovina“, Kapitän P. Harlovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

20. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia“, Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. August, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay—Calcutta),
Dampfer „Gisela“, Kapitän A. Calabrese,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Nippon“, Kapitän G. Klausberger,
[von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. August, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Africa“, Kapitän P. Badessich, [von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Frachtermässigung für Petroleum ab Pozsony-Ujváros.

Mit Gültigkeit ab 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 treten für Petroleum des Ausnahmetarifes Nr. 16 b (Abteilung A) im Verbandsgütertarife, Teil II, Heft 4, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief die nachstehenden ermässigten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von	Nach					
	Bremen (Hauptbahnhof) Bremen (Freibezirk)	Brake (Oldbg.) Bremerhafen (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham und Nordenham (Fischereihafen)	Altona Hamburg B. Hamburg Sternschanze Harburg H., Harburg U. E. △ Lübeck Wilhelmsburg	Stettin ✛ Grabow a. O. ♁ Pommerensdorf =╫= Vulkan Bredow ⊙ Züllchow	Swinemünde	Warnemünde
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig					
Pozsony-Ujváros *)	373	393	373	266	299	302
△ Lübeck =Hamburg —	—	—	5	—	—	—
✛ Grabow a. O. =Stettin +	—	—	—	7	—	—
♁ Pommerensdorf =Stettin +	—	—	—	2	—	—
=╫= Vulkan Bredow =Stettin +	—	—	—	8	—	—
⊙ Züllchow =Stettin +	—	—	—	8	—	—

*) Die Petroleumsendungen müssen auf dem von dem Donauufergeleise abzweigenden Fabriksgeleise eingeladen werden.

Gleichzeitig mit der Einführung der oben bezifferten Frachtsätze treten die in der Kundmachung [525] auf Seite 1426 der Nummer 58 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 21. Mai 1903 bezeichneten Frachtnachlässe für Petroleum, raffiniert, ab Pozsony-Ujváros ausser Kraft.

Wien, am 11. August 1903. [807]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einführung der Beförderung von Eilgütern mit Beförderungsscheinen im Abonnement auf den Linien der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Mit 1. September 1903 treten im Bereiche der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn nachstehende neue Bedingungen für die Beförderung von Eilgütern mit Beförderungsscheinen (Abonnement) in Wirksamkeit:

1. Im Bereiche der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn werden regelmässig wiederkehrende Sendungen von Lebensmitteln und rückkehrenden leeren Emballagen, wenn deren Menge in einem Monate mindestens 500 kg beträgt und insoweit dieselben nicht laut des Gütertarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, Abschnitt A—II, zu den gewöhnlichen Eilgütern gehören, zur Beförderung mit Beförderungsscheinen gegen monatliche Abrechnung der Transportgebühren zugelassen.

Sollte ein Abonnement das Quantum von 500 kg in einem Monate nicht erreichen, so ist der Abonnent verpflichtet, für das angegebene Mindestquantum die Transportgebühren zu bezahlen. Auf diese Sendungen finden die Bestimmungen des genannten Tarifes mit den nachfolgenden Abänderungen und Ergänzungen Anwendung.

2. Das Abonnement ist acht Tage vor Beginn desselben jener Station, in welcher die Auflieferung der Waren zur Hinbeförderung erfolgen soll, unter Bekanntgabe der Bestimmungsstation und der Adresse des Empfängers schriftlich anzumelden.

Falls die Aufgabe oder Abgabe in einer Haltestelle oder auf einer Anschlussstation, in welcher von einer fremden Verwaltung der Dienst für die Aussig-Teplitzer Eisenbahn besorgt wird oder falls das Abonnement nach Stationen einer Nachbarbahn erfolgen soll, ist hierzu die Genehmigung der Direktion einzuholen.

3. Die Partei hat zur Sicherstellung der Frachtspesen ein die voraussichtlich im Laufe eines Monates erwachsenden Transportgebühren mindestens deckendes Bardepot zu leisten, welches nicht verzinst wird. Ueber die Entrichtung dieses Depots wird ein Erlagschein ausgefolgt.

4. Die Abfertigung erfolgt sowohl bei Beförderung der Lebensmittel, als auch bei der Rückbeförderung der leeren Emballagen auf Grund der bahnseitig aufgelegten Beförderungsscheine (mit aufgedruckten Stempelzeichen).

Bis zum Aufbrauche der zum Rücktransporte der leeren Emballagen jetzt aufliegenden Beförderungsscheine B sind in denselben die Worte „unten verzeichnete, retourgehende Emballagen“ zu streichen.

Nach Aufbrauch derselben gelangt sowohl für den Transport der Lebensmittel, als auch für den Rücktransport der leeren Emballagen je ein Beförderungsschein zur Verwendung und ist der für den Rücktransport der Emballagen oder Waren erforderliche Beförderungsschein bei der Aufgabe der Sendungen beizubringen. Dieser Beförderungsschein wird dem Empfänger in der Bestimmungsstation ausgefolgt. Die Adresse hat der Abonnent, die übrigen Rubriken der Versender der Rücktransporte auszufüllen.

Die Beförderungsscheine sind in den Stationen, bezw. Haltestellen käuflich zu haben, und zwar zum Preise von 3 Heller für einen Beförderungsschein mit 2 Heller-Stempelzeichen für Entfernungen bis 38 km und zum Preise von 11 Heller für einen Beförderungsschein mit aufgedrucktem 10 Heller-Stempelzeichen für Entfernungen über 38 km.

5. Auf Wunsch des Absenders wird die Annahme der Sendung zur Beförderung auf einem vom Absender beizubringenden und entsprechend gestempelten Duplikate des Beförderungsscheines, welches als solches zu bezeichnen ist, bestätigt. Aufnahmsscheine werden nicht ausgestellt.

6. Jedes Frachtstück muss mit der vollen Adresse des Empfängers versehen sein.

Die Emballagen sind, sofern sie zwischen zwei Stationen, bezw. Haltestellen, regelmässig hin- und rückgesendet werden, mit der Bezeichnung dieser Stationen, bezw. Haltestellen, und dem Eigentumsmerkmale des Besitzers in deutlicher und dauerhafter Weise zu versehen. Bei Verwendung von Blechmarken müssen die eingepressten Schriftzeichen mindestens 2 cm hoch sein.

7. Milchgefässe müssen tariert, geeicht und das Eigengewicht, sowie die Literanzahl auf der angelöteten Marke ersichtlich sein.

8. Bei der Aufgabe von Sendungen im Abonnement sind über Verlangen der Bahnorgane die Erlagscheine vorzuweisen.

9. Das Auf-, bezw. Abladen wird von der Eisenbahn besorgt. Die Absender und Empfänger sind, wenn es von der Bahnanstalt gefordert wird, verpflichtet, hierbei Aushilfe zu leisten.

10. Die Beförderung erfolgt, wenn die Benützung eines gemischten oder Güterzuges nicht vorzuziehen ist, mit Personenzügen. Die Benützung von Schnellzügen ist ausgeschlossen. Sofern die Eisenbahn der Partei die zu benützenden Züge bezeichnet, erfolgt die Beförderung ausschliesslich mit diesen Zügen.

Die Beförderung von Sendungen, welche nicht spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges aufgeliefert sind, kann nicht beansprucht werden.

11. Die Sendungen dürfen mit Nachnahme nach Eingang oder im Vorhinein nicht belastet werden, ebenso ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung unzulässig.

12. Eine Avisierung der Güter findet nicht statt. Dieselben müssen durch die Empfänger in der Bestimmungsstation unaufgefordert abgeholt werden.

Die Eisenbahn ist berechtigt, nach Haltestellen aufgegebene Sendungen, welche nicht sofort beim Zuge selbst abgenommen werden, in die nächste Station zu befördern und den Adressaten von hier aus zum Bezuge zu avisieren.

13. Der Empfang der Sendungen ist auf den Beförderungsscheinen zu bestätigen, welche in den Händen der Eisenbahn verbleiben.

14. Bei unrichtigen Angaben in den Beförderungsscheinen hinsichtlich des Inhaltes wird der im Betriebsreglement und in den Tarifen publizierte Frachtzuschlag eingehoben.

15. Die Frachtberechnung erfolgt zu jenen Frachtsätzen, welche für die betreffenden Artikel in den betreffenden Relationen bei eilgutmässiger Beförderung vorgesehen sind.

Für die in Haltestellen zur Auf- oder Abgabe gelangenden Sendungen erfolgt die Gebührenberechnung auf Grund der Kilometer im Lokal-Personentarife und der Gebührenberechnungstabellen des Lokalgütertarifes.

16. Bei Milchsendungen in Blechkannen, bezw. leer zurückgehenden Blechkannen erfolgt die Gewichtsermittlung nicht durch wirkliche Abwage, sondern in der Weise, dass das Eigengewicht einer leeren Kanne mit einem Fassungsinhalte von nicht mehr als 10 l mit 4 kg, von nicht mehr als 15 l mit 5 kg und so fort, für je weitere angefangene 5 l mit 1 kg angenommen wird.

Die Berechnung des Nettogewichtes erfolgt nach dem Fassungsinhalte der Gefässe unter Annahme von 1 l = 1 kg ohne Rücksicht darauf, ob diese vollständig gefüllt sind oder nicht. Das Bruttogewicht ergibt sich durch Addition dieser beiden Gewichte.

Bei allen übrigen Sendungen ist das Gewicht durch faktische Abwage zu ermitteln, sofern nicht in einzelnen Fällen andere Vereinbarungen bestehen.

Bei Milchsendungen in Glasflaschen ist auf den Behältnissen auch die Anzahl und Art der in dieselben eingestellten Flaschen ersichtlich zu machen.

17. In den Versandstationen der Hinbeförderung, bezw. in der Abonnement-Verrechnungsstation werden über die mit Beförderungsscheinen abgefertigten Sendungen, getrennt nach den einzelnen Bestimmungsstationen und Empfängern, Rechnungen geführt, auf Grund derselben die Monatsschuldigkeit nachgewiesen wird, wozu nach der Anzahl der erfolgten Tour- und Retourexpeditionen die Aufnahms-Stempelgebühren, sowie etwaige sonstige Nebengebühren hinzugerechnet werden. In diesen Rechnungen wird jede Sendung mit ihrem tarifmässig aufgerundeten Gewichte eingetragen. Beim Rechnungsabschlusse werden die Gewichte derjenigen Sendungen, für welche derselbe Frachtsatz anzuwenden ist, zusammengezählt; die Fracht wird nach den Gesamtgewichtsbeträgen berechnet.

Die Partei kann im Laufe des Monates in ihre Rechnungen Einsicht nehmen.

18. Die Ausfolgung der saldierten Rechnung an den Abonnenten erfolgt am Monatsschlusse nach Begleich der aufgelaufenen Frachtspesen. Die Stempelkosten der Rechnung über die Monatsschuldigkeit sind von der Partei zu tragen.

Der Zahlungsbetrag ist innerhalb drei Tagen zu begleichen.

19. Sollten die Frachtgebühren im Laufe des Monates die Höhe des Bardepots erreichen, so wird die Abrechnung schon früher gepflogen, falls nicht sofort eine entsprechende Abschlagszahlung geleistet wird.

20. Betreffs der Haftung gelten die Bestimmungen des § 75 des Betriebsreglements mit dem Bemerken, dass nur solche Reklamationen berücksichtigt werden können, welche die genauen Daten jenes Beförderungsscheines enthalten, auf den sich die Reklamation bezieht.

21. Das Abonnement kann sowohl von der Partei, als auch von der Eisenbahn jederzeit ohne Angabe von Gründen eingestellt werden.

Die Eisenbahn ist jedoch zur Herausgabe des Bardepots erst dann verpflichtet, wenn festgestellt ist, dass der Partei aus dieser Beförderung keinerlei Verbindlichkeiten mehr obliegen.

22. Bei Aufhebung des Abonnements ist der Erlagschein an die Station zurückzustellen und die Ausfolgung des Depots von der Partei auf diesem Scheine zu bestätigen.

Teplitz, am 8. August 1903. [808]

Ueberfuhrstarif für die Bahnhöfe B.-Leipa A.T.E. und B.N.B.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 tritt ein Tarif für die Ueberführung von Gütern zwischen B.-Leipa Aussig-Teplitzer Eisenbahn Uebergang einerseits und B.-Leipa Böhmische Nordbahn Uebergang anderseits in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den beteiligten Bahnverwaltungen und den Stationen B.-Leipa A.T.E. und B.N.B. zum Preise von 15 Heller erhältlich.

Teplitz, am 13. August 1903. [809]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
auch namens der Böhmischen Nordbahn.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung direkter Fahrkarten.

Mit 1. September 1903 gelangen direkte Personenzugs-Fahrkarten der I. Klasse zwischen Brünn einerseits und Mähr.-Schönberg über Chropin—Prerau—Olmütz—Sternberg anderseits zum Preise von K 15·10 zur Einführung.

Wien, am 11. August 1903. [810]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Heinersdorf.

Die bisherige Bezeichnung der an der Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Heinersdorf gelegene Station Heinersdorf (Gemeinschaftsstation der k. k. österr. und kgl. Preussischen Staatsbahnen) wird ab 1. Oktober 1903 in Heinersdorf in Ober-Schlesien abgeändert.

Olmütz, am 31. Juli 1903. [811]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Auflassung der Station Mautern a. d. D.

Infolge der durch die Regulierungsarbeiten in der Donaustrecke Krems—Mautern bedingten bleibenden Unmöglichkeit des Landens in Mautern a. d. D. wird diese Station mit 17. August 1903 für den Gesamtverkehr aufgelassen.

Wien, am 12. August 1903. [812]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

12. August. Mit dem heutigen Zuge Nr. 1154 wurde der Gesamtverkehr in der Strecke Niklasdorf — Zuckmantel aufgenommen.

13. August. Der Gesamtverkehr in der Teilstrecke Torskie—Worwolince der Linie Biala—Czortkowska—Zaleszczyki wurde am 14. August mit den Zügen Nr. 3656 und 3657 wieder aufgenommen. Die Züge 3655 und 3660 werden nur in der Strecke Biala—Czortkowska—Tluste verkehren.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1903. (Einführung des Nachtrages I.) Mit 1. August 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1903, der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. August 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge. Die letzteren sind teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangt.

Internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Für die Beförderung von Ausstellungsgegenständen der für die Zeit vom 25. bis 27. September 1903 in Aussicht genommenen Internationalen Ausstellung von Hunden aller Rassen in Wien werden auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif-Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, X, vorgesehenen Begünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung finden.

Bienenzuchtausstellung in Mirowitz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Für die Beförderung der Ausstellungsgegenstände der Bienenzuchtausstellung in Mirowitz vom 15. und 16. August 1903 finden auf den in Böhmen und Mähren gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, ferner auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Kommerzialbahnen, der Böhmischen Nordbahn und der Buschtěhrader Eisenbahn die im Tarif-Teile I, Abteilung B, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Begünstigungen unter den dortselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausland.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verkehr. (Neue Fassung des Warenverzeichnisses.) Das Warenverzeichnis des im obgenannten Verkehre gültigen Seehafenausnahmetarifes E erhielt in der Klasse II b unter Ziffer 1 mit Gültigkeit vom 10. August 1903 eine anderweite Fassung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ergänzung.) Auf Seite 8 des Tarifes für die Beförderung lebender Tiere im Verbandsverkehre ist eine Bestimmung aufgenommen worden, dass die Desinfektionsgebühren in allen Fällen von derjenigen Verwaltung erhoben werden, welche die Desinfizierung vornimmt.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an Eichen- und weichem Schnittmateriale für Werkstättenzwecke für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf:

ca. 215 m³ Eichenschnittmaterial gesäumt
„ 108 „ „ ungesäumt
„ 1125 „ weiches Schnittmaterial gesäumt aus Fichte und Tanne
„ 527 „ weiches Schnittmaterial gesäumt aus Kiefer
„ 70 „ „ „ ungesäumt aus Lärche
„ 25 „ „ „ „ „ Pappel

Die Dimensionsverzeichnisse können von der gefertigten Direktion, Sektion D, bezogen werden.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Teiles desselben reflektierenden Firmen, haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Offert, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à K 1·— zu versehen ist, bis zum **1. September 1903, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der Oesterr. Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind franko einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen und in die Dimensionsverzeichnisse einzusetzen.

Das das Offert enthaltende Kuvert ist mit der Aufschrift: „Offert auf Lieferung von Eichen- und weichem Schnittmateriale für Werkstättenzwecke" zu versehen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich die völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, billigere Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen, oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, im August 1903.

Die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1835	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Kommerzialbahnen	Zeitungspakete als Gepäck	Prag Oe.N.W.B.	Horitz	Aufgabe der Zeitungspakete in konformer Verpackung, unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse, an der Gepäckskassa mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspakete in der Adressstation ohne vorhergehende Avisierung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Betriebsreglements für postzwangpflichtig, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Teil I (Abteilung B), vom 1. Jänner 1902 in Abschnitt A—II unter a 4) sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen wird			Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Geringste Frachtgebühr bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller, mit Personenzügen 40 Heller pro Sendung exklusive der Stempelgebühr von 10 Heller pro Expedition
1836	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Wostroměř	Neupaka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	17 Heller	14 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Neupaka als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende Februar 1904	Die Ziegel müssen zum Baue des k. k. Bezirkshauptmannschaft-Gebäudes in Neupaka bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1837	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Schafwollgarne	Neudek	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	421 Heller		Im Kartierungswege		
									Heller pro Tonne					
1838	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Liebshausen	Obernitz transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	150	120	30	Im Kartierungswege		
					Tschischkowitz transit				190	160	30			
										Mark				
1839	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Obst, gedörrtes, und zwar: gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Sabacz	Ansbach	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil VI, Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst (Abteilung C) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1902	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	5·61		Im Kartierungswege		
					Aschaffenburg					6·50				
					Bamberg					5·73				
					Fürth Staatsbhf.					5·40				
					Hof					5·07				
					München-Mittersendling					4·74				
					München Ostbhf.					4·66				
					Neuulm					5·51				
					Nürnberg-Dutzendteich					5·33				
					Nürnberg-Mögeldorf					5·38				
					Nürnberg Ostbhf.					5·38				
					Nürnberg Rgbhf.					5·34				
					Nürnberg Ztrlbhf.					5·35				
					Regensburg					4·75				
					Rosenheim					4·33				

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1840	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linie), Eisenbahn Wien-Aspang und Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie)	1. Futterkräuter der Pos. F—28; Futterrüben der Pos. F—29; Häckerling der Pos. H—1; Heu und Stroh der Pos. H—11, auch Futterkräuter getrocknet und Klee getrocknet; Holzsägespäne aus Pos. H—27/b; Holzwolle der Pos. H—31; Klee der Pos. K—19; Malzkeime der Pos. M—8; Schlempen der Pos. S—21; Spreu der Pos. S—51 und Trebern der Pos. T—29; 2. Torfstreu und Torfmull der Pos. T—27 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Rücksichtlich der Strecken der in Rubrik 3 angeführten Eisenbahnverwaltungen — Rücksichtlich der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien		a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. b) Als Empfänger ist im Frachtbriefe eine in Schlesien gelegene, vom Notstande heimgesuchte Gemeinde zu bezeichnen. Die als Empfänger bezeichnete Gemeinde verpflichtet sich, die Sendungen nur an Landwirte des Notstandsgebietes, und zwar ausschliesslich für den eigenen Wirtschaftsbetrieb der letzteren, abzugeben. c) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers das demselben obliegende Auf-, bezw. Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, so werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren erhoben. d) Auf dem Frachtbriefe ist von der Bestimmungsstation zu vermerken, ob die Sendung von dem Empfänger abgeladen worden ist, und gleichzeitig zu bestätigen, dass die Sendung vom Bahnhofe mittels Strassenfahrzeugen oder Schleppbahn abgeführt worden ist, ferner ist vom Vorstande der als Empfänger bezeichneten Gemeinde auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Gemeinde zur Zeit des Bezuges der Sendung vom Notstande heimgesucht war	vom 20. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Verschieden	Für die Artikel: ad 1) Frachtsätze der Klasse C, ad 2) Frachtsätze des Spezialtarifes 3 } der bezüglichen Lokaltarife weniger 15 Prozent; jedoch werden für jede beteiligte Bahnverwaltung mindestens 0·26 Heller pro 100 kg und 1 km berechnet. Bei Ermittlung dieser Frachtsätze pro 100 kg erfolgt Aufrundung auf ganze Heller — Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die bis Ende März 1904 bei der Verwaltung der Empfangsbahn vorzulegenden Frachtbriefe, welche bei der Liquidierung zurückbehalten werden	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Lokalverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen beteiligten Verwaltung für den Verkehr mit den anderen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Kommen hierbei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zugrunde gelegt. Der auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird nicht eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1841	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz (loko und transit, letzteres für Sendungen nach Biala), Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, M.-Ostrau, Olmütz (K.F.N.B.), Pardubitz, Pernhofen-Wulzeshofen, Prag, Raitz, Raudnitz, Schönbrunn, Smichov, Smiřitz, Troppau, Weseli-Mezimosti, Wien, Zauchtel transit (für Sendungen nach Schönau) und Znaim Oe.N.W.B.	I. Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis der erfolgten Weiterbeförderung in gleicher oder höchstens um 10 Prozent geringerer Menge nach dem Auslande oder nach Triest. Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen ad I—V"	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1904	Tarif für den Galizisch-Wiener und den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	ad A) 0·80 Heller pro 100 kg und 1 km, plus 4 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Versand von raffiniertem Spiritus nach dem Auslande oder nach Triest	Die auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Transportstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Wien Nordbahnhof sich ergebenden Frachtsätze werden auch auf Sendungen nach Wien Staatsbahnhof in allen jenen Relationen angewendet, in denen im Tarife für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband gleiche Frachtsätze für Wien Staatsbahnhof enthalten sind. Rücksichtlich des Transportes auf den k. k. österr. Staatsbahnen wird die nachfolgend unter „V" kundgemachte Tarifermässigung, u. zw. im vorliegenden Falle unter Anwendung der nebenstehend in Rubrik „6" enthaltenen speziellen Bedingung hinsichtlich des Nachweises über die Weiterbeförderung, berechnet
				A) Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn										
				B) Rücksichtlich der Strecken:						ad B) Heller				
				Olmütz	Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)					80·0				
					Kolin (St.E.G.)					60·4				
					Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)					79·6				
					Pardubitz (St.E.G.)					47·8				
					Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und Bubna)					79·6				
					Raudnitz					99·2				
					Smiřitz					54·8				
				Brünn	Raitz					13·0				
				Zellerndorf	Weseli-Mezimosti					48·0				
				Holubitz	Znaim Oe.N.W.B.					58·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Jungbunzlau (B.N.B.)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	**II.** Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des erfolgten Bezuges des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen ad I—V“	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1904	Verschiedene Verbandstarife	Verschieden	36 Pfg. exkl. Schleppbahngebühr†)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Versand des raffinierten Spiritus, sowie der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Rücksichtlich der Sendungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen ausserdem noch Vorlage der Original-Schiffskonnossements für den Transport per Elbe nach Schiffsstationen ausserhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes	
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Dresden-Elbkai					Pfg. 83				
				Bielitz (loko und trans., letzteres für Sendungen von Biala) Kolin (St.E.G. und Oe.N.W.B.) Lieben (St.E.G. und Oe.N.W.B.) M.-Ostrau Olmütz (St.E.G.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.) Pernhofen-Wulzeshofen Prag (St.E.G., B.N.B., Oe.N.W.B. und St.B.) Raitz Raudnitz Schönbrunn Smiřitz Troppau Weseli-Mezimosti Zauchtel trans. (für Sendungen von Schönau)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					Pfennige exkl. Schleppbahngebühr†) 138*) 51*) 36*) 122*) 96*) 59*) 118*) 36*) 89*) 20*) 120*) 57*) 127*) 59*) 118*)				
				Bielitz (loko und trans. für Sendungen von Biala) M.-Ostrau Olmütz (K.F.N.B.) Schönbrunn Troppau Zauchtel trans. (für Sendungen von Schönau)	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen, sowie nach Triest und Italien					Heller 97·0 79·0**) 62·0 77·0 85·4 69·0				
				Raitz	Wien St.E.G. transit für Sendungen nach Italien und Triest					Heller 84				
				Jungbunzlau (B.N.B.) Kolin (St.E.G. und Oe.N.W.B.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.) Raitz Raudnitz Smiřitz	Prag St.B. für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen					Ctms. 33 31 52 77 33 48				
				Jungbunzlau (B.N.B.) Kolin (St.E.G. und Oe.N.W.B.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.) Raudnitz Smiřitz	Prag St.B. für Sendungen nach Triest und Italien					Heller 32·8 30·8 50·8 31·4 47·0				
				Pernhofen-Wulzeshofen	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach Triest und Italien					Heller 44				
				Pernhofen-Wulzeshofen	Sigmundsherberg Oe.N.W.B. trans. für Sendungen nach der Schweiz und den bad.-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen					Heller 25				
				Znaim Oe.N.W.B.						Heller 18				

*) Für Sendungen nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die angeführten Frachtsätze je um 5 Pfennig pro 100 kg; für Sendungen nach Dresden-Elbkai sind diese Frachtsätze um 47 Pfennig pro 100 kg zu erhöhen.

**) Der Frachtsatz von 79·0 Heller gilt auch für Sendungen von Mähr.-Ostrau nach Wien K.F.N.B. transit mit der Bestimmung nach der Türkei und den Balkanstaaten.

†) Die Schleppbahngebühr beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig pro 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig pro 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	k. k. österr. Staatsbahnen		Spiritus	Jungbunzlau (B.N.B.)	Bodenbach (B.N.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	**II/A.** Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des erfolgten Bezuges des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen ad I—V“	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1904	Verschiedene Verbands-, bezw. Lokaltarife	Verschieden	Pfennig 36	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Versand des raffinierten Spiritus, sowie der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina	Die nebenstehenden Refaktiesätze finden nur auf Bodenbach transit, bezw. Tetschen transit, dann auf Seidenberg transit Anwendung, und müssen die betreffenden Spiritussendungen mit der Bestimmung nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes von den Raffineriestationen mit direkten Frachtbriefen zur Aufgabe, und in den Stationen Bodenbach, bezw. Tetschen, resp. Seidenberg zur Umkartierung gelangen
				Bielitz loko und transit, letzteres für Sendungen von Biala	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)					138				
				Kolin (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)					51				
				Kolin (Oe.N.W.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)					51				
				Lieben (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)					36				
				Lieben (Oe.N.W.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)					36				
				M.-Ostrau	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)					122				
				Olmütz (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)					96				
				Pardubitz (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)					59				
				Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)					59				
				Pernhofen-Wulzeshofen	Tetschen (Oe.N.W.B.)					118				
				Prag (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)					36				
				Prag (Oe.N.W.B.) Prag (B.N.B.)	Tetschen (Oe.N.W.B.)					36				
				Raitz	Bodenbach (St.E.G.)					89				
				Raudnitz	Bodenbach (St.E.G.)					20				
				Schönbrunn	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)					120				
				Smiřitz	Tetschen (Oe.N.W.B.)					57				
				Troppau	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)					127				
				Weseli-Mezimosti	Bodenbach (St.E.G.) Bodenbach (B.N.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)					59				
				Zauchtel transit (für Sendungen von Schönau)	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)					118				
				Kolin (Oe.N.W.B.) Pardubitz (Oe.N.N.B.) Smiřitz	Seidenberg transit					56 55 47				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
III.	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Krakau loko und transit	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut mit von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen ad I—V"	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1904	Verschiedene Verbandstarife	Verschieden	152 Pfennige**)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, rücksichtlich der Sendungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen ausserdem noch der Original-Schiffskonnossements für den Export per Elbe nach Schiffsstationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes	Die nebenstehenden, für die Strecken von Prag loko und transit nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit zugestandenen Frachtbegünstigungen finden bei den von Prag loko und transit nach schweizerischen Stationen zu den Frachtsätzen des direkten Tarifes abgefertigten Sendungen in der Weise Anwendung, dass die aus den direkten Frachtsätzen für die genannten Strecken entfallenden Frachtanteile in Francswährung gegen Zahlung der auf Grund des ermässigten Frachtsatzes per 158 Heller, bezw. 160 Heller entfallenden Gebühr rückerstattet werden
				Prag (St.B) loko und transit, Smichow, Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B.E.B.	Peri transit					221 Centimes				
				Prag (St.B.) loko und transit und Smichow	Pontebba transit					141 Centimes				
				Prag (St.B.) loko und transit, Prag (Smichow) B.E.B. und Smichow	St. Margrethen transit					160 Heller				
					Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit					158 Heller				
				Krakau loko und transit	Dresden-Elbkai					199 Pfge.				
					Schönpriesen-Umschlag					147 Pfennige exklusive Schleppbahngebühr*)				
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz					152 Pfennige exklusive Schleppbahngebühr*)				
					Wien K.F.N.B. für Sendungen nach der Schweiz, Triest und Tirol					119·6 Heller				

*) Die Schleppbahngebühr beträgt für Laube, Tetschen (Bodenbach)-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige pro 100 kg.

**) Der Refaktiesatz Krakau—Bodenbach, bezw. —Tetschen findet nur auf Bodenbach transit, bezw. Tetschen transit Anwendung, und müssen die betreffenden Spiritussendungen mit der Bestimmung nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes mit direkten Frachtbriefen zur Aufgabe und in den Stationen Bodenbach, bezw. Tetschen zur Umkartierung gelangen

IV.

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
.	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr.-ungar. Reichsgrenzen ins Ausland, mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinierung daselbst	Aufgabe als Frachtgut mit direkten, nach Stationen der genannten Kronländer, bezw. bei reexpedierten Sendungen mit direkten, nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von derselben mit direkten, nach Stationen der genannten Kronländer lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen ad I—V“	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1904	Diverse Verbandstarife, bezw. Lokaltarife	Verschieden	Spezialtarif I des Lokaltarifes der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Bei direkt nach den Alpenländern beförderten Sendungen die auf den Namen der reklamierenden Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate. 2. Bei in einer Zwischenstation reexpedierten Sendungen, insofern dieselben nicht in den Stationen Biala, Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, M.-Ostrau, Olmütz (K.F.N.B), Pardubitz, Pernhofen-Wulzeshofen, Prag, Raitz, Raudnitz, Schönau (N.L.B.), Schönbrunn, Smichow, Smiritz, Troppau oder Weseli-Mezimosti aufgegeben wurden, die auf die reklamierende Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, insofern dieselben jedoch in einer von den angeführten Stationen zur Aufgabe gelangt sind, nebst den Original-Frachtbriefen auch die bezüglichen Frachtbrief-Duplikate für die Beförderung des Spiritus von diesen Stationen bis zur Reexpeditionsstation, sowie zum Nachweise der erfolgten Weiterbeförderung nach den Alpenländern, bezw. dem Küstenlande die betreffenden, auf dieselbe Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate	
				rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahn										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina Rücksichtlich der im Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A und B, und Heft 2, Abschnitt A, angeführten Linien, mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda, dann soweit nicht für bestimmte Strecken (ad III) besondere Frachtsätze angeführt sind	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr.-ungarischen Reichsgrenzen ins Ausland, mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinierung daselbst	V. Aufgabe als Frachtgut mit direkten, von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Bestimmungsstation, bezw. bei reexpedierten Sendungen mit direkten, von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Reexpeditionsstation, und bei der Weiterbeförderung von der letzteren mit direkten, nach der definitiven Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen ad I—V“	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1904	Diverse Verbandstarife, bezw. Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen	Verschieden	Von 1—50 km . . . . 0·24 Heller Von 51—150 km . . . . 0·20 Heller Von 151—300 km . . . . . . 0·18 Heller Für jeden weiteren Kilometer . . . 0·16 Heller } pro 100 kg und 1 km plus 4 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg Für die Ermittlung der Gebühren nach diesen Frachtsätzen sind die im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1901, Abschnitt A, Ziffer VII—1, Punkte 1—3, angegebenen Bestimmungen massgebend	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Im allgemeinen gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate. 2. Bei allen in einer Zwischenstation reexpedierten Sendungen, insofern dieselben nicht in den Stationen Biala, Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, M.-Ostrau, Olmütz (K.F.N.B.), Pardubitz, Pernhofen-Wulzeshofen, Prag, Raitz, Raudnitz, Schönau (N.L.B.), Schönbrunn, Smichow, Smiřitz, Troppau, Wesseli-Mezimosti oder Znaim (Oe.N.W.B.) aufgegeben wurden, gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, insofern dieselben jedoch in einer von den angeführten Stationen zur Aufgabe gelangt sind, nebst den Original-Frachtbriefen auch die bezüglichen Frachtbrief-Duplikate für die Beförderung des Spiritus von diesen Stationen bis zur Reexpeditionsstation und der auf denselben Namen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Weiterversand von der Reexpeditionsstation nach den bezeichneten Richtungen	

Alle selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. österr. Staatsbahnlinien werden für die Frachtberechnung als eine zusammenhängende Strecke betrachtet. Der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Pontebba trans. entfallende ermässigte Frachtanteil wird unter Zuschlag von 91·2 Heller pro 100 kg auf die Strecke Wien—Peri trans. übertragen. Weiters wird der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Bodenbach entfallende Frachtanteil von 102 Heller, konvertiert auf 84 Pfg., unter Zuschlag der Schleppbahngebühr auch auf Sendungen im Verkehre von Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien (St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.N.B.) nach Laube-Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz, ferner unter Kürzung von 5 Pfg. und Zuschlag der Schleppbahngebühr bei Transporten nach Schönpriesen-Umschlag, endlich unter Zurechnung von 47 Pfg. auf Sendungen nach Dresden-Elbkai angewendet. Bei den zum Exporte ins Ausland bestimmten Sendungen ist es gleichgültig, ob die Weiterleitung von der österr. Grenzstation auf dem Land- oder Wasserwege erfolgt. Die auf Grund dieses Zugeständnisses von Troppau via Jägerndorf-Olmütz resultierende Frachtberechnung wird auch auf Troppau (K.F.N.B.), via Schönbrunn-Prerau übernommen.

Besondere Bestimmungen ad I bis V.

1. Im allgemeinen findet die Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung unter Zugrundelegung der vorstehenden Frachtbegünstigungen in dem Falle, wenn die Partei auf dem Frachtbriefe den einzuhaltenden Transportweg nicht vorschreibt, stets auf der für die Partei günstigsten Route, ohne Rücksichtnahme auf die beim Transporte faktisch benützten Bahnstrecken, Anwendung. Schreibt die Partei den einzuhaltenden Transportweg auf dem Frachtbriefe vor, so findet die vorbezeichnete Frachtberechnung nur dann statt, wenn der vorgeschriebene Transportweg in der betreffenden Relation nach Massgabe der Verkehrsleitungsvorschriften zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung zugelassen ist, gleichviel ob letzteres zur Zeit der Abfertigung der Fall ist oder nicht. Bei Vorschreibung eines Transportweges, welcher in der betreffenden Relation nach den bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften zu keiner Zeit transportberechtigt ist, werden die vorstehenden Frachtbegünstigungen nur auf die tatsächlich benützten Transportstrecken angewendet.

2. Eine Ausnahme findet bei den in Wien reexpedierten und den ab Prag loko und Lieben loko zum Versand gelangenden Spiritussendungen insofern statt, als die im vorstehenden Punkte 1. angegebene Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen
   a) bei den in Wien reexpedierten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Italien, Triest, dem Küstenlande und den Alpenländern,
   b) bei den ab Prag loko und Lieben loko expedierten Sendungen nur im Verkehre nach Rumänien, den Balkanstaaten, ferner nach der Schweiz, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der Südbahnstrecken Mürzzuschlag—Steinbrück (exklusive Bruck a. d. Mur), Steinbrück—Rann, Marburg—Prevali, Pragerhof—Polstrau, St. Peter—Nabresina—Görz und St. Peter—Mattuglie-Abbazia erfolgt, während im Verkehre nach allen übrigen (nicht sub a) und b)) genannten Ländern, bezw. Stationen, nach welchen die vorstehenden Frachtbegünstigungen gelten, dieselben stets nur auf die tatsächlich benützten Transportstrecken angewendet werden.

   Zur Sicherung der billigsten Fracht ist daher in den bezüglichen Frachtbriefen an der hierfür vorgeschriebenen Stelle eine entsprechende Kartierungsvorschrift (nicht etwa nur eine Wegvorschrift) anzugeben.

3. Die auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen für Sendungen nach Wilten sich ergebenden Frachtsätze gelten in gleicher Höhe auch für Sendungen nach Innsbruck.

4. Für die in Wien K.F.N.B. bezogenen und in Wien I K.E.B. reexpedierten Spiritussendungen wird eine Zuschlagsgebühr von 28 Hellern pro 100 kg in Anrechnung gebracht.

   Für in Biala, bezw. Schönau (N.L.B.) bezogenen Rohspiritus und von diesen Stationen stammenden raffinierten Spiritus können die Frachtbegünstigungen nach und von Bielitz trans., bezw. nach und von Zauchtel trans. nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Weiterversand des raffinierten Spiritus ab Biala, bezw. ab Schönau (N.L.B.) erfolgt. Aus den tarifmässigen Gebühren für die Beförderung von Bielitz trans. nach Biala, dann von Biala nach Bielitz trans., bezw. von Zauchtel trans. nach Schönau (N.L.B.), dann von Schönau (N.L.B.) nach Zauchtel wird eine Vergütung nicht geleistet.

5. Behufs Reexpedition des innerhalb der Begünstigungsperiode bezogenen Rohspiritus wird nach Ablauf der Gültigkeit vorstehender Frachtbegünstigungen noch eine sechsmonatliche Frist bewilligt.

6. Die laut vorstehender Publikation für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr. Reichsgrenze ins Ausland, bezw. nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai bestehenden Tarifzugeständnisse finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den öffentlichen Lagerhäusern in Wien, resp. einem öffentlichen Lagerhause in Wien oder in den Spiritusfreilagern der Ersten galizischen Spiritusraffinerie-Aktiengesellschaft (vormals Jakob Sprecher & Co.) in Lemberg und Mähr.-Ostrau, der Firma J. A. Baczewski in Lemberg-Podzamcze, der Firma Gebrüder Kapelusz in Alt-Brody oder in den Spiritusfreilagern der Aktien-Brauerei in Bielitz, der Firmen Ad. Fränkel & Söhne, Jakob Gross und E. Kraus in Biala, der Firma S. Adler & Söhne in Schönau, der Firma H. Perlbergers Sohn in Wieliczka, der Spiritusfabrik in Pernhofen-Wulzeshofen der Aktiengesellschaft Jungbunzlauer Spiritus- und chemische Fabrik der Reexpedition unterzogen werden, und zwar auf der Route, auf welcher die Reexpeditionsstation gelegen ist. Für die von Galizien und der Bukowina nach Wien aufgegebenen, daselbst in einem öffentlichen Lagerhause eingelagerten und sodann nach den Elbe-Umschlagsplätzen weiter beförderten Spiritussendungen können somit die in der vorstehenden Publikation für die Transportstrecke von Krakau loko und transit nach den Elbe-Umschlagsplätzen enthaltenen ermässigten Frachtsätze nicht beansprucht werden. Bei der Reexpedition aus dem Freilager der Firma Gebrüder Kapelusz in Alt-Brody und H. Perlbergers Sohn in Wieliczka werden bei der Frachtberechnung die Summen der bis und ab Brody, bezw. Wieliczka durchfahrenen Kilometer zugrunde gelegt, auch insoweit hierbei Strecken der k. k. Staatsbahnen doppelt befahren werden.

   Zum Zwecke der Erstattung der Frachtdifferenz innerhalb der vorgeschriebenen Frist sind vorzulegen:
   a) die auf die öffentlichen Lagerhäuser in Wien oder auf eines der Spiritusfreilager der Ersten galizischen Spiritusraffinerie-Aktiengesellschaft (vormals Jakob Sprecher & Co.) in Lemberg und Mähr.-Ostrau, bezw. der Firma J. A. Baczewski in Lemberg-Podzamcze, der Firma Gebrüder Kapelusz in Alt-Brody oder auf eines der Spiritusfreilager der Aktien-Bierbrauerei in Bielitz, der Firmen Ad. Fränkel & Söhne, Jakob Gross und E. Kraus in Biala, der Firma S. Adler & Söhne in Schönau, H. Perlbergers Sohn in Wieliczka, der Spiritusfabrik in Pernhofen-Wulzeshofen der Aktiengesellschaft Jungbunzlauer Spiritus- und chemische Fabrik als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport der Spiritussendungen von der betreffenden Versandstation in Galizien und der Bukowina nach Lemberg, bezw. Wien oder Mähr.-Ostrau oder Bielitz oder Biala oder Schönau (N.L.B.) oder Wieliczka oder Pernhofen-Wulzeshofen;
   b) die auf dasselbe Lagerhaus, bezw. Spiritusfreilager als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Weitertransport der eingelagerten Sendungen nach den vorgenannten Relationen;
   c) ausserdem im Verkehre nach den Elbe-Umschlagplätzen die Original-Schiffskonnossements über den Transport der Sendungen per Elbe nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes.

7. Das laut vorstehender Publikation für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina (Krakau loko und transit) nach Laube bestehende Tarifzugeständnis findet auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von der Aufgabsstation bis Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. (für letztere Station jedoch nur hinsichtlich der Sendungen der Tetschner Lagerhaus-Gesellschaft) in Reservoirwagen befördert und ab dort nach erfolgter Umfüllung in Fässern nach Laube, bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz weitergesendet werden.

   Die bezüglichen Frachtbriefe haben nebst der Adresse des Empfängers die Zwischenlagerungsstation Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. als Bestimmungsstation und ferner auf der Adressseite die Anmerkung „Elbe-Umschlagsgut für den Umschlagsplatz Laube der Oesterr. Nordwestbahn, bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz" zu enthalten.

8. Beim Exporte von raffiniertem Spiritus nach der europäischen Türkei und den Balkanstaaten wird zugelassen, dass auf den Frachtbriefen über die betreffenden Sendungen das „Eisenbahn-Transportbureau für den Orientverkehr" als Absender erscheine. Weitere Zusätze zur Unterschrift, sowie die Bezeichnung von zwei Absendern sind unstatthaft. Die die vorangehenden Refaktiezugeständnisse in Anspruch nehmende Firma hat in solchen Fällen die auf sie als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina und die mit der bahnämtlichen Identitätsbestätigung versehenen Frachtbrief-Duplikate über den Versand von raffiniertem Spiritus ab der Raffineriestation nach der Türkei oder den Balkanstaaten vorzulegen. Der Identitätsnachweis wird durch eine bahnämtliche Bestätigung auf den Frachtbrief-Duplikaten seitens der Raffineriestation, des Inhaltes, dass die bezügliche Sendung von raffiniertem Spiritus von derselben Raffineriefirma stammt, welche den Rohspiritus aus Galizien oder der Bukowina bezogen hat, herzustellen sein.

9. Die laut vorstehender Publikation für Spiritussendungen nach allen Austrittsstationen über die österr.-ungarischen Reichsgrenzen ins Ausland gewährten Begünstigungen finden auch auf Sendungen von raffiniertem Spiritus, welche per Donau nach der europäischen Türkei und den Balkanstaaten exportiert werden, Anwendung. Die Liquidierung der Refaktie erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina, dann der Frachtbrief-Duplikate über den Versand von raffiniertem Spiritus ab der Raffineriestation bis zum Donau-Umschlagsplatze und der Aufgabsrezepisse der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über den Weiterversand nach der Türkei oder den Balkanstaaten. Frachtbrief-Duplikate und Aufgabsrezepisse müssen auf jene Firma als Absenderin lauten, welche auf den Original-Frachtbriefen über den Bezug von Rohspiritus als Empfängerin erscheint.

10. Die Identität der den raffinierten Spiritus versendenden Firma mit jener, welche den Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina bezogen hat, erscheint bei den in Wien reexpedierten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus nach Wien dokumentieren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressiert sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhaus-Verwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, an welcher der Weiterversand des raffinierten Spiritus erfolgte.

11. Die Dokumente, auf Grund welcher die Begünstigungen in Anspruch genommen werden, sind bis längstens Ende Oktober 1904, bezw. rücksichtlich der Sendungen ad Punkt 5 bis längstens Ende April 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien einzureichen und werden nach erfolgter Liquidierung nicht mehr zurückgestellt.

12. Die aus Anlass der Reexpedition erwachsenen Lager-, Manipulations-, Reexpeditions- und sonstigen Gebühren bilden keinen Gegenstand der Rückvergütung.

13. Die nach allen Austrittsstationen über die österr.-ungar. Reichsgrenze ins Ausland gewährten Frachtzugeständnisse haben für den Verkehr mit der betreffenden Austrittsstation selbst nur dann Gültigkeit, wenn sich dieselbe auf ausländischem Boden befindet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1842	k. k. österr. Staatsbahnen		unbearbeitete Bruchsteine	Mauthausen	Garsten transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Steyrtalbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 20. August 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1843	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Schwefelsäurehältiges Abfallwasser aus der Pos. A—23 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	von sämtlichen Stationen unserer Linien	Szent István	Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Das Ein- und Ausladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 10. August 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1903	Lokalgütertarif	Frachtsätze des Spezialtarifes 3	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 11	Verschieden	Im Kartierungswege		
1844	Südbahn-Gesellschaft		Steine (auch Marmor) der Pos. S—55 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Branzoll	Klagenfurt S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 24. August 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, Teil II	109 Heller	90 Heller	19 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1845	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Stationen der:		a) Aussig (wie angegeben) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 2, oder Anhang des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller ad a) / b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende Dezember 1904	Im Verkehre von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn obliegt das Aufladen dem Absender
				1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der für diesen Artikel gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen										
				B.K.B.										
				Gutwasser	a) Aussig (Oe.N.W.B.)					142				
				Jičin						146				
				Sadova-Dohalic						161				
				Unterbautzen	a) Aussig (Oe N.W.B. oder St.E.G.)					101				
				K.F.N.B.										
				Angern	a) Aussig (Oe N.W.B. oder St.E.G.)					190				
				Chybi						183				
				Dürnkrut						190				
				Freiheitsau						175				
				Göding						204				
				Kostel						190				
				Saitz						190				
				Stauding						191				
				Troppau						189				
				Bisenz-Pisek	a) Aussig (Oe.N.W.B.)					209				
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	a) Aussig (St.E.G.)					190				
				K.k.St.B.										
				Mähr. Neustadt	a) Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					163				
				Troppau						189				
				Wawrowitz Zuckerfabrik						189				
				Oe.N.W.B.										
				Pardubitz	a) Aussig (Oe.N.W.B.)					147 / —				
				Wysočan						89 / —				
				Wien (Oe.N.W.B.)						190				
				St.E.G.										
				Austerlitz	a) Aussig (St.E.G.)					194				
				Auwal						— / 105				
				Bisenz Stadt						209				
				Böhm. Brod						— / 113				
				Butschowitz						200				
				Cerekwitz-B. Hruschau						176				
				Choltitz						163				
				Daschitz						158				
				Grussbach-Schönau						190				
				Hohenmauth						168				
				Kanitz-Eibenschitz						190				
				Kralup						60				
				Kromau						190				
				Littau						176				
				Lužec						60				
				Misslitz						190				
				Morawan						162				
				Opočno						112				
				Pardubitz						147				
				Přelauč						146				
				Schlapanitz						184				
				Segen Gottes						195				
				Swoleňowes						— / 60				
				Tischnowitz						200				
				Ung. Brod						226				
				Ung. Hradisch (Zuckerfabrik)						209 / —				
				Ung. Ostra						209				
				Welwarn						74 / 74				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1846	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Thon, roh, unverpackt	Raitz	Brünn St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. **Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	23 Heller	19 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1847	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holzschachteln, in Kisten verpackt	Senftenberg	Budapest	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Lokaltarife	Verschieden	Heller a) 448 b) 438		Im Kartierungswege		Die Frachtsätze im Verkehre mit Budapest finden auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Budapest-Angyalföld, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-fővámház, Budapest-föv. közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-kitérő, Budapest-közp. vásárcsarnok, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Budapest Kelenföld, Budapest-déli vasut, Buda-[illegible] Császárfürdő-kitérő, Ó-Buda-Filatorigát
				Senftenberg	Pozsony					a) 286 b) 244				
				Senftenberg	Zsolna Ks.Od. und M.A.V.					a) 300 b) 217				
				Wiebstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B. und k.k.St.B.	Budapest					a) 485 b) 452				
				Wiebstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B. und k.k.St.B.	Pozsony					a) 302 b) 258				
				Wiebstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B. und k.k.St.B.	Zsolna Ks.Od. und M.A.V.					a) 267 b) 184				
1848	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von oder nach	Nach oder von	Ermässigtes Eilgut	Frachtgüter der Klasse I	Klasse II	Klasse A
		Frachssätze in Hellern pro 100 kg			
Brünn St.E.G. und K.F.N.B.	Csácza	—	307	263	190
Brünn St.E.G. und K.F.N.B.	Kisutcza-Ujhély	—	333	272	188
Brünn St.E.G. und K.F.N.B.	Liptó-Szt. Miklos . . .	—	422	350	248
Wrazow	Rózsahegy und Rószahegy-fonogyár	367	—	276	—

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
54	Nr. 80 vom 16. Juli 1903	1674	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Milch als Eilgut	Mánya	Wien St.E.G. " K.F.N.B.	Infolge eingetretener Steuerpflichtigkeit der Zsitvavölgyer Lokaleisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit der Frachtsatz von 208 Heller pro 100 kg auf 209 Heller pro 100 kg erhöht	
55	Nr. 67 vom 13. Juni 1903	1483	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Holzzellstoff (Cellulose) etc.	Mähr.-Ostrau	Alling Dachau	Der Frachtsatz von Mähr.-Ostrau nach **Alling** ist mit Gültigkeit vom 1. September 1903 von Mk. 2·08 auf **Mk. 2·02 abzuändern**	
56	Nr. 82 vom 21. Juli 1903, bezw. Nr. 90 vom 8. August 1903	1703 (bezw. Post 53 der Abänderung)	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	1. Futterkräuter etc., 2. Torfstreu und Torfmull	Linien der beteiligten Verwaltungen		Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1903 sind in der Rubrik 14 nachstehende politische, bezw. Gerichtsbezirke einzuschalten: Politische Bezirke: Asch, Bischofteinitz, Brüx, Eger, Graslitz, St. Joachimsthal, Komotau, Laun, Prachatitz, Přestitz, Taus, Teplitz, Wittingau, Žižkow. Gerichtsbezirke: Budweis, Deutschbrod, Dobřan, Eule, Frauenberg, Humpoletz, Pilsen, Schwelnitz, Stecken und Wegstädtl	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 94. **Wien, 18. August 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate Juni 1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten sechs Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902.

Im Monate Juni 1903 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 2. Juni die 2·058 km lange, in elektrischen Betrieb umgewandelte Teilstrecke Neubau-Gürtel—Breitensee der Dampftramwaylinie Neubaugürtel—Hütteldorf der Neuen Wiener Tramway in Liquidation;

am 17. Juni die 1·207 km lange Strecke Keinlgasse—Breitenseerstrasse—Huttengasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen;

am 21. Juni die 27·426 km lange Lokalbahn Waidhofen a. d. Th.—Zlabings;

am 22. Juni die 23·595 km lange Lokalbahn Tabor-Bechin (mit elektrischem Betriebe in staatlicher Verwaltung);

am 27. Juni die nachfolgenden drei in elektrischen Betrieb umgewandelten Pferdebahnstrecken der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft (i. L.), und zwar: Währinger Gürtel—Sechsschimmelgasse—Nussdorferstrasse mit einer Länge von 1·1 km; ferner Währinger Gürtel—Sternwartestrasse—Hasenauerstrasse, lang 0·9 km, und Peregringasse—Liechtensteinstrasse bis zur Heiligenstädterstrasse, lang 2·1 km.

Im Monate Juni 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 16,260.175 Personen und 8,356.371 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 50,095.221 erzielt, d. i. pro Kilometer K 2482. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 15,511.949 Personen und 8,463.132 t Güter, K 49,809.297 oder pro Kilometer K 2519, daher resultiert für den Monat Juni 1903 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·5 Prozent.

Im ersten Semester 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 77,658.426 Personen und 50,892.026 t Güter, gegen 78,948.071 Personen und 49,414.709 t Güter im Jahre 1902, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf K 289,917.449, im Jahre 1902 auf K 285,181.320.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen im ersten Semester 1903 20.145·3 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.742·2 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1903 auf K 14.391, gegen K 14.445 im Vorjahre, d. i. um K 54 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1903 auf K 28.782, gegen K 28.890 im Vorjahre, d. i. um K 108, mithin um 0·4 Prozent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern des ersten Semesters 1903 pro Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	132.002
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	88.248
3. Leoben-Vordernberger Bahn	83.834
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	76.866
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	56.190
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	55.072
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	42.676
8. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	42.586
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	38.498
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	35.050
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	34.332
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	31.604
13. Böhmische Nordbahn	28.644
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	26.372

		Kronen
15.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	25.404
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	20.852
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	20.059

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.

		Kronen
1.	Wiener Stadtbahn	140.764
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	50.334
3.	Neue Wiener Tramway i. L. (Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf teilweise elek. Betr.)	39.280
4.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	33.786
5.	Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	30.032
6.	Bozen-Meraner Bahn	27.812
7.	Kuttenberger Lokalbahn	26.416
8.	Stauding-Stramberger Lokalbahn	25.052
9.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	23.834
10.	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	22.664
11.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.602
12.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	20.882
13.	Neutitscheiner Lokalbahn	19.866
14.	Lokalbahn Dolina-Wygoda	17.888
15.	Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	16.881
16.	Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.736
17.	Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	16.598
18.	Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	13.325
19.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	13.008
20.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	12.922
21.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	12.764
22.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	12.532
23.	Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11.830
24.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	11.664
25.	Bukowinaer Lokalbahnen	10.914
26.	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	10.592
27.	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	10.258
28.	Unterkrainer Bahnen	9.600
29.	Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	9.266
30.	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	9.210
31.	Friauler Bahn	9.200
32.	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	9.034
33.	Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	8.710
34.	Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	8.540
35.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	7.996
36.	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	7.270
37.	Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	7.034
38.	Lokalbahn Asch-Rossbach	6.986
39.	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6.942
40.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	6.740
41.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	6.714
42.	Bregenzerwaldbahn	6.538
43.	Friedländer Bezirksbahnen	6.486
44.	Lokalbahn Plan-Tachau	6.416
45.	Ostgalizische Lokalbahnen	6.384
46.	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	6.346
47.	Valsugana-Bahn	6.148
48.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.092
49.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.896
50.	Mährische Westbahn	5.760
51.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.704
52.	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	5.642
53.	Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.510
54.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	5.468
55.	Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	5.440
56.	Zillertal-Bahn	5.034
57.	Gurktal-Bahn	4.848
58.	Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.838
59.	Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	4.800
60.	Welser Lokalbahn	4.730
61.	Lokalbahn Auspitz	4.692
62.	Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.650
63.	Gailtal-Bahn	4.510
64.	Lokalbahn Wotic-Selčan	4.494
65.	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	4.460
66.	Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	4.426
67.	Wippachtal-Bahn	4.386
68.	Ybbstal-Bahn	4.352
69.	Böhmische Kommerzialbahnen	4.250
70.	Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	4.226
71.	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	4.142
72.	Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.128
73.	Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.080
74.	Lokalbahn Lupków-Cisna	4.064
75.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	4.052
76.	Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	3.936
77.	Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	3.926
78.	Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.904
79.	Steyrtal-Bahn	3.886
80.	Lokalbahn Deutschbrod-Saar	3.872
81.	Pielachtal-Bahn	3.862
82.	Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.838
83.	Lokalbahn Postelberg-Laun	3.836
84.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	3.824
85.	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3.692
86.	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.636
87.	Murtal-Bahn	3.592
88.	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.574
89.	Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.436
90.	Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.246
91.	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	3.158
92.	Lokalbahn Stankau-Ronsperg	3.118
93.	Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.082
94.	Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.072
95.	Niederösterr. Waldviertelbahn	3.052
96.	Kolomeaer Lokalbahnen	3.024
97.	Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	2.996
98.	Lokalbahn Modřan-Čerčan	2.916
99.	Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.886
100.	Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.794
101.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2.788
102.	Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.748
103.	Pinzgauer Lokalbahn	2.740
104.	Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.682
105.	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	2.678
106.	Lokalbahn Kolin-Čerčan	2.664

	Kronen
107. Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.598
108. Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.570
109. Netolitzer Lokalbahn	2.472
110. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.296
111. Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.284
112. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.202
113. Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.186
114. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.072
115. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	2.066
116. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	2.058
117. Lokalbahn Piła-Jaworzno	2.058
118. Lokalbahn Melnik-Mšeno	2.054
119. Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.008
120. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	1.928
121. Brüx - Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.870
122. Lokalbahn Laun-Libochowitz	1.590
123. Kaadener Lokalbahn	1.492
124. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.482
125. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.414
126. Lokalbahn Triest-Parenzo	1.340
127. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.276
128. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	844

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im ersten Semester 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	6·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·8
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	1·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	1·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·3

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	72·6
Lokalbahn Laun-Libochowitz	37·1
Niederösterreichische Waldviertelbahn	32·8
Lokalbahn Lupków-Cisna	31·4
Lokalbahn Piła-Jaworzno	30·4
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	20·3
Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	18·8
Ostgalizische Lokalbahnen	18·2
Kuttenberger Lokalbahn	17·6
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	17·4
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	16·7
Lokalbahn Modřan-Čerčan	16·3
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	15·0
Lokalbahn Kolin-Čerčan	14·9
Kolomeaer Lokalbahnen	13·1
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	12·8
Bukowinaer Lokalbahnen	12·7
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	11·9
Welser Lokalbahn	11·8
Lokalbahn Dolina-Wygoda	11·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	11·6
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11·3
Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	11·1
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	11·0
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	10·7
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	10·1
Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	10·0
Gurktal-Bahn	9·9
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	9·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	9·5
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	9·3
Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	9·1
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	8·7
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	8·3
Bozen-Meraner Bahn	8·3
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	6·9
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6·9
Lokalbahn Wotic-Selčan	6·8
Pielachtal-Bahn	6·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	6·7
Friauler Bahn	6·1
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	5·2
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	4·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	4·0
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	3·8
Lokalbahn Mauthausen-Grein	3·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	3·8
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	3·6
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3·5
Lokalbahn Auspitz	3·4
Ybbstal-Bahn	3·3
Lokalbahn Asch-Rossbach	2·9
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	2·9
Neue Wiener Tramway i. L. (Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf teilweise elektr. Betr.)	2·8
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	2·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	2·0
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	1·4
Wiener Stadtbahn	1·2
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	1·0

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im ersten Semester 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Eisenbahn Wien-Aspang	0·2
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	0·8
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	0·8
Böhmische Nordbahn	1·0
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	6·9
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	7·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	15·4

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	0·1
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	0·1
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	0·2
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	0·2

	%
Steyrtal-Bahn	0·2
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	0·3
Zillertalbahn	0·4
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	0·5
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	0·8
Valsugana-Bahn	0·9
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	1·0
Lokalbahn Melnik-Mšeno	1·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·6
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	1·6
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	2·1
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2·6
Unterkrainer Bahnen	2·6
Friedländer Bezirksbahnen	2·9
Neutitscheiner Lokalbahn	2·9
Netolitzer Lokalbahn	3·4
Lokalbahn Plan-Tachau	3·4
Pinzgauer Lokalbahn	3·5
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	3·5
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	3·7
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	3·8
Mährische Westbahn	4·1
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	4·7
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	4·9
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	5·2
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	5·5
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	6·4
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	6·7
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	6·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	6·9
Stauding-Stramberger Lokalbahn	7·4
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	7·5
Böhmische Kommerzialbahnen	7·6
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8·2
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	8·6
Gailtal-Bahn	9·2
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	9·2
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	10·2
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	10·3
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	11·1
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	11·3
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	12·6
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	12·6
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	12·6
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	12·9
Murtal-Bahn	13·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	15·8
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	17·4
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	20·5
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	22·1
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	22·8
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	24·7
Lokalbahn Postelberg-Laun	26·1
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	30·8
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	37·1
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	43·0
Lokalbahn Triest-Parenzo	43·7

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Juni 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen, ferner, exklusive der 25·59 km langen, in der Bahnengruppe I c nachgewiesenen Lokalbahn Tabor-Bechin, 30 Bahnen mit elektrischem Betriebe und 2 Drahtseilbahnen mit einer Gesamtlänge von 466·32 km, wovon 464·95 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Juni 1903 wurden auf diesen Bahnen 19,818.360 Personen und 8922 t Güter befördert und hierfür K 2,880.244 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,865.359 und auf den Güterverkehr K 14.885 entfielen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte aus einem Gesamtverkehre von 17,350.449 Personen und 7619 t Güter, bei einer betriebenen Gesamtlänge des Bahnnetzes von 400·13 km ein Einnahmenergebnis von K 2,396.610.

Im ersten Semester 1903 betrug die Gesamtfrequenz 109,543.777 Personen und 56.471 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesamteinnahme beziffert sich auf K 14,801.453 (Personenverkehr Kronen 14,722.195 und Güterverkehr K 79.258).

In der gleichen Zeitperiode 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einer Frequenz von 96,632.079 Personen und 56.798 t Güter K 13,033.900, wobei auf den Personenverkehr K 12,959.172 und auf den Güterverkehr K 74.728 entfielen.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Nach der vorläufigen Ermittlung betrugen im Monate Juni 1903 die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen aus dem Personenverkehre K 6,397.100 (4,622.100 Reisende), aus dem Güterverkehre K 13,728.200 (2,766.100 t), demnach im ganzen K 20,125.300.

Hiervon entfallen auf

die westlichen Staatsbahnen: im Personenverkehre K 4,756.100 (3,732.500 Reisende), im Güterverkehre K 9,755.300 (2,155.900 t);

die Staatsbahnen in Galizien: im Personenverkehre K 1,641.000 (889.600 Reisende), im Güterverkehre K 3,972.900 (610.200 t).

Wird die gesamte Einnahme des Monates Juni 1903 mit jener des gleichen Monates des Vorjahres verglichen, so ergibt sich für den Berichtsmonat im Personenverkehre eine Zunahme um K 313.956 (+ 246.900 Reisende), dagegen im Güterverkehre ein Ausfall von K 114.075 (— 73.000 t).

An der Mehreinnahme des Personenverkehres sind die westlichen Staatsbahnen mit K 255.400 (+ 221.800 Reisende), die östlichen mit K 58.556 (+ 25.100 Reisende) beteiligt.

Im Güterverkehre zeigt sich bei den westlichen Staatsbahnen eine Mindereinnahme von K 244.783 (— 119.800 t), während die östlichen Staatsbahnen ein Mehrergebnis von K 130.708 (+ 46.800 t) aufweisen.

Die Mehreinnahme beider Staatsbahnnetze aus dem Personenverkehre ist zunächst dem Umstande zuzuschreiben, dass in den Berichtsmonat zwei Feiertage mehr fielen als in den Monat Juni 1902, ausserdem wurde

der Reiseverkehr durch die stattgefundene Veranstaltung grösserer lokaler Festlichkeiten (in Linz, Braunau, Lemberg) gehoben, wodurch die Einnahmen der bezüglichen Direktionsbezirke eine wahrnehmbare Steigerung erfuhren.

Im Güterverkehre erzielten die östlichen Staatsbahnen aus der regen Beförderung von Getreide, Eiern und Holz nach dem Auslande, sowie von Baumaterialien, Mahlprodukten und lebenden Tieren im Inlandsverkehre eine Mehreinnahme, welche jedoch nicht hinreichte, um den Ausfall in den Einnahmen des Güterverkehres der westlichen Staatsbahnen auszugleichen. Das Zurückbleiben der Einnahme auf den letztgenannten Linien steht zumeist mit der schwächeren Ausfuhr von Kohle (verringerte Zufuhr zur Elbe, wegen des niedrigen Wasserstandes derselben im Berichtsmonate) im Zusammenhange.

Vom 1. Jänner bis 30. Juni 1903 vereinnahmten die k. k. Staatsbahnen im Personenverkehre K 29,298.900 (+ K 45.590), im Güterverkehre K 83,392.000 (plus K 1,870.762), sonach im ganzen K 112,690.900 (plus K 1,916.352).

Wiener Stadtbahn. Die vorläufige Ermittlung der Einnahmen der Wiener Stadtbahn für den Monat Juni 1903 ergab nachstehende Ergebnisse: aus dem Personenverkehre K 452.900 (2,931.300 Reisende), aus dem Güterverkehre K 52.800 (34.300 t), daher im ganzen K 505.700.

Aus der Vergleichung vorstehender Ziffern mit den definitiven Ergebnissen des Monates Juni 1902 ergibt sich beim Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 2764 (+ 17.000 Reisende), im Güterverkehre von K 12.637 (+ 12.600 t), demnach im ganzen eine Zunahme um K 15.401.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1903 zeigt sich gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 15.317 (— 398.300 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mehreinnahme von K 47.131 (+ 26.900 t).

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist um K 327 (— 400 Reisende), jene aus dem Güterverkehre um K 1500 (— 300 t) gegen die bezüglichen Ergebnisse des Vergleichsmonates 1902 zurückgeblieben. Die Ursache des Ausfalles liegt in dem allgemein schwächeren Geschäftsgange des laufenden Jahres.

Neue Bukowinaer Lokalbahnen. Im Personenverkehre zeigte sich im Berichtsmonate eine Steigerung der Einnahme um K 2842 (+ 14.700 Reisende) und im Güterverkehre um K 18.476 (+ 3000 t). Letztere wurde zumeist durch die regere Beförderung von Kalk und Zement bewirkt.

Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl. Die Personenbeförderung erbrachte um K 71 (plus 100 Reisende), der Güterverkehr um K 342 (+ 300 t) mehr als im Juni 1902. Die höhere Einnahme des Güterverkehres rührt hauptsächlich von zahlreicheren Transitsendungen her.

Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowka. Der Einnahme aus dem Personenverkehre kamen in diesem Monate stärkere Feldarbeitertransporte zu statten, wodurch dieselbe eine Steigerung um K 748 (+ 900 Reisende) erfuhr, während das Ergebnis des Güterverkehres hauptsächlich durch den lebhafteren Durchzug von und nach Ungarn um K 7421 (+ 400 t) zugenommen hat.

Lokalbahn Hinter-Třeban-Lochowitz. In der Einnahme aus dem Personenverkehre ergab sich ein Ausfall von K 380 (— 400 Reisende), in jener aus dem Güterverkehre um K 509 (— 100 t). Die geringere Einnahme steht mit dem wahrnehmbar schwächeren Geschäftsgange im Zusammenhange.

Kolomeaer Lokalbahnen. Die gesamte Mehreinnahme von K 2065 stammt aus dem Güterverkehre her, in welchem um 1400 t, zumeist Bruchsteine und Baumaterialien, mehr befördert wurden.

Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów. Der Personenverkehr erbrachte eine Mehreinnahme von K 850 (+ 900 Reisende), der Güterverkehr eine solche von K 1299 (+ 700 t). Im letzteren wurden besonders Mahlprodukte, Bretter und Brennholz in grösseren Mengen befördert als im Juni 1902.

Kleinbahn Lupków-Cisna. Infolge schwächerer Aufgabe von Bau- und Brennholz hat die Einnahme aus dem Güterverkehre um K 2327 (— 800 t) gegenüber dem Ergebnisse des Monates Juni 1902 abgenommen. Die Mindereinnahme des Personenverkehres ist unbedeutend (— K 13).

Lokalbahn Mauthausen-Grein. Eine bemerkenswerte Mehreinnahme von K 1356 (+ 3000 Reisende) ergab sich im Personenverkehre, welcher durch die günstige Witterung und die in den Rechnungsmonat gefallenen drei Feiertage vorteilhaft beeinflusst wurde. Die Mehreinnahme des Güterverkehres ist verhältnismässig geringer (+ K 419 bei + 200 t).

Lokalbahn Modřan-Čerčan. Im Monate Juni 1903 weist sowohl die Einnahme aus dem Personenverkehre, wie jene aus dem Güterverkehre eine Zunahme aus. Im ersteren wurden um K 339 (+ 1400 Reisende), im letzteren um K 3064 mehr eingenommen und um 400 t mehr befördert.

Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz. Die nachgewiesene Mindereinnahme von K 1913 resultiert allein aus dem Güterverkehre, in welchem, zumeist infolge Abnahme von Holz- und Ziegeltransporten, um 1400 t weniger befördert wurden als im Juni 1902.

Ostgalizische Lokalbahnen. Im Personenverkehre wurde eine Mehreinnahme von K 1678 (+ 6800 Reisende), im Güterverkehre von K 19.954 (+ 500 t) erzielt. Die beträchtliche Zunahme des Ergebnisses aus dem Güterverkehre ist teilweise in stärkeren Durchzugstransporten von Eiern und Getreide über die Linie Tarnopol—Kopyczynce begründet.

Lokalbahn Postelberg-Laun. Die gesamte Mindereinnahme von K 1288 entspringt aus dem Güterverkehre, dessen Beförderungsquantum um 700 t zurückgeblieben ist. Der Ausfall in der Verfrachtung ist zumeist auf die schwächeren Transporte von Kalkstein zurückzuführen.

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. Die schon im Vormonate konstatierte Abnahme des Kohlenversandes hielt auch im Berichtsmonate noch an, worin das Minderergebnis des Güterverkehres per K 1155 (— 1100 t) seine Erklärung findet. Der Personenverkehr brachte eine geringe Mehreinnahme (+ K 47).

(Fortsetzung auf Seite 2084.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1903	1902	Im Monate Juni 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differenz pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.546	8.546	4,622.100	2,766.100	6,397.100	13,728.200	20,125.300	2.355	19,925.419	2.332	+ 1·0	8.546	8.546
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,931.300	34.300	452.900	52.800	505.700	13.308	490.299	12.903	+ 3·1	38	38
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	6.000	9.000	1.500	8.000	9.500	633	9.878	659	— 3·9	15	15
Beneschau-Wlaschim	47	23	5.200	3.400	5.600	12.400	18.000	383	10.486	456	— 16·0	47	23
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	2.800	2.700	3.300	6.100	9.400	285	9.093	276	+ 3·3	33	33
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	19.800	1.200	16.900	7.100	24.000	686	. . . .	. . .	. . .	35	. . .
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.300	1.000	1.600	2.500	4.100	111	5.927	160	— 30·6	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	187	29.000	53.700	26.700	182.400	209.100	996	165.598	886	+ 12·4	210	187
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	42.200	28.700	29.300	84.300	113.600	684	92.282	556	+ 23·0	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	9.600	4.400	12.100	14.800	26.900	626	24.866	578	+ 8·3	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.400	700	700	1.100	1.800	129	1.387	99	+ 30·3	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	7.600	5.500	2.600	8.100	10.700	181	11.758	199	— 9·0	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	10.100	6.200	10.900	22.400	33.300	297	25.131	224	+ 32·6	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	4.500	2.300	3.200	8.000	11.200	339	11.577	351	— 3·4	33	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.400	8.900	400	12.900	13.300	1.478	9.864	1.096	+ 34·9	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	8.700	4.000	4.400	10.100	14.500	725	14.021	701	+ 3·4	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.900	1.700	9.500	3.700	13.200	825	13.083	818	+ 0·9	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.000	3.200	4.000	5.800	9.800	251	8.894	228	+ 10·1	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	7.000	3.700	4.400	11.400	15.800	510	15.135	488	+ 4·5	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	10.500	4.800	4.500	7.700	12.200	813	11.216	748	+ 8·7	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.900	1.700	2.000	2.100	4.100	216	4.022	212	+ 1·9	19	19
Gurktalbahn	29	29	11.100	3.900	5.400	9.300	14.700	507	12.565	433	+ 17·1	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	1.700	800	1.000	1.400	2.400	89	3.289	122	— 27·0	27	27
Kaadener Lokalbahnen	13	. . .	1.700	500	800	900	1.700	131	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	19.500	12.200	15.000	24.000	39.000	830	40.955	871	— 4·7	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	. . .	2.200	3.700	1.000	4.300	5.300	482	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Kolin-Cerčan	81	81	8.000	4.600	7.900	11.400	19.300	238	19.333	239	— 0·4	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	700	5.500	200	8.400	8.600	261	6.535	198	+ 31·8	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	4.700	3.600	2.000	5.300	7.300	365	7.129	356	+ 2·5	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	5.900	900	3.200	1.800	5.000	192	5.640	217	— 11·5	26	26
Laun-Libochowitz	20	1	4.400	400	1.500	800	2.300	115	116	116	— 0·9	20	0·2
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	20.700	9.400	30.800	31.100	61.900	696	52.797	593	+ 17·4	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	4.700	2.600	4.800	4.700	9.500	432	7.351	344	+ 29·3	22	22
Lupków-Cisna	25	25	900	2.600	600	8.000	8.600	344	10.940	438	— 21·5	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.500	1.400	2.300	5.000	7.300	348	8.986	428	— 18·7	21	21
Mährische Westbahn	90	90	11.300	10.400	9.300	29.400	38.700	430	43.460	483	— 11·0	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	48.600	7.200	81.000	25.000	106.000	2.000	114.555	2.161	— 7·5	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	12.300	2.200	6.000	4.500	10.500	339	8.725	281	+ 20·6	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	8.000	4.200	7.200	11.400	18.600	251	15.197	205	+ 22·4	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.500	2.800	600	2.200	2.800	560	2.616	523	+ 7·1	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	13.400	3.800	9.700	17.600	27.300	359	26.174	344	+ 4·4	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	2.700	800	1.300	1.800	3.100	221	2.969	212	+ 4·2	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.300	1.800	1.200	4.500	5.700	173	7.613	231	— 25·1	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.500	1.000	1.100	2.000	3.100	129	2.862	119	+ 8·4	24	24
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	10.500	1.600	4.400	2.200	6.600	275	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	24.600	19.400	33.000	70.000	103.000	525	81.368	415	+ 20·9	196	196
Piła-Jaworzno	21	21	800	4.300	300	3.200	3.500	167	3.018	144	+ 16·0	21	21
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	9.200	1.300	7.500	6.100	13.600	257	12.437	235	+ 9·8	53	53
Plan Tachau	13	13	5.400	1.900	3.100	5.000	8.100	623	8.634	664	— 6·2	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.300	1.100	500	1.100	1.600	145	2.888	263	— 44·9	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.600	1.100	500	1.500	2.000	118	3.108	183	— 35·5	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.500	1.400	2.500	4.000	6.500	167	7.161	184	— 9·2	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.000	6.000	7.400	17.000	24.400	235	24.646	237	— 0·8	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.300	1.500	1.000	2.300	3.300	132	4.400	176	— 25·0	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	34	43.200	23.000	34.600	60.400	95.000	2.317	78.463	2.308	+ 0·4	41	34
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	4.800	1.100	1.600	1.700	3.300	413	3.560	445	— 7·2	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.800	3.900	1.600	4.500	6.100	407	6.611	441	— 7·7	15	15
Schwarzenau-Waidhofen a. d. T.-Zlabings u. Schwarzenau-Zwettl	40	31	7.800	4.000	4.900	7.900	12.800	320	12.633	408	— 21·6	32	31
Stankau-Ronsperg	22	22	4.800	2.200	2.200	4.100	6.300	286	6.043	275	+ 4·0	22	22

…n 1. Jänner bis Ende Juni 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902				Differz. pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
…rsonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.				
…nzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
…136.200	16,398.100	29,298.900	83,392.000	112,690.900	13.186	29,253.310	81,521.238	110,774.548	12.962	+ 1·7	26.372	25.924	
…063.500	171.100	2,359.600	314.900	2,674.500	70.382	2,374.917	267.769	2,642.686	69.544	+ 1·2	140.764	139.088	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
31.500	47.700	7.900	44.500	52.400	3.493	8.913	41.988	50 901	3.393	+ 2·9	6.986	6.786	Asch-Rossbach
26.900	19.000	29.400	63.100	92.500	1.968	18.438	46.921	65.359	2.842	— 30·8	3.936	5.684	Beneschau-Wlaschim
12.400	16.900	16.600	43.400	60.000	1.818	15.291	44.744	60.035	1.819	— 0·1	3.636	3.638	Borki wielk.-Grzymalow
70.500	11.000	57.900	56.500	114.400	3.269	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	6.538	. . .	Bregenzerwaldbahn
19.600	8.100	11.000	23.600	34.600	935	13.203	24.656	37.859	1.023	— 8·6	1.870	2.046	Brüx-Lobositzer Verb.B.
…142.800	300.300	145.400	1,000.600	1,146.000	5.457	132.943	770.726	903.669	4.832	+ 12·7	10.914	9.664	Bukowinaer Lokalb.
…84.300	153.200	155.100	448.300	603.400	3.635	152.585	364.173	516.758	3.113	+ 16·7	7.270	6.226	N. Bukowinaer Lokalb.
51.200	20.900	59.600	61.700	121.300	2.821	52.762	58.166	110.928	2.580	+ 9·3	5.642	5.160	Chabowka-Zakopane
8.800	4.300	4.200	10.200	14.400	1.029	3.648	9.124	12.772	912	+ 12·8	2.058	1.824	Chlumetz-Königstadtl
42.400	33.600	16.900	47.600	64.500	1.093	16.614	55.985	72.599	1.230	— 11·1	2.186	2.460	Chrudim-Holitzer L.B.
54.200	42.700	60.500	139.600	200.100	1.787	61.108	105.295	166 403	1.486	+ 20·3	3.574	2.972	Delatyn-Kołomea-Stef.
22.800	13 500	18.100	45.800	63.900	1.936	16.126	50.232	66.358	2.011	— 3·7	3.872	4.022	Deutschbrod-Saar
7.100	50.000	2.000	78 500	80.500	8.944	2.161	69.869	72.030	8.003	+ 11·7	17.888	16.006	Dolina-Wygoda
…40.100	23.800	23.300	63.800	87.100	4.355	24.748	58.040	82.788	4.139	+ 5·2	8.710	8.278	Fehring-Fürstenfeld
37.700	9.500	54.500	19.100	73.600	4.600	54.606	14.749	69.355	4.335	+ 6·1	9.200	8.670	Friauler Bahn
40 200	18.100	20.400	34.100	54.500	1.397	22.182	30.316	52.498	1.346	+ 3·8	2.794	2.692	Fürstenfeld-Hartberg
32.400	15.500	20.700	49.200	69 900	2.255	20.797	56.205	77.002	2.484	— 9·2	4.510	4.968	Gailtal-Bahn
41.300	30.100	19.100	50.400	69.500	4.633	20.130	47.976	68.106	4.540	+ 2·0	9.266	9.080	Gleisdorf-Weiz
20 400	10.800	10.100	16.000	26.100	1.374	10.623	15.526	26.149	1 376	— 0·1	2.748	2.752	Göpfritz—Gr.-Sieghart…
46.600	21.100	22.000	48.300	70.300	2.424	21.951	42.013	63.964	2.206	+ 9·9	4.848	4.412	Gurktalbahn
11.000	6.300	6.700	12.400	19.100	707	7.856	13.394	21.250	787	— 10·2	1.414	1.574	Hint.-Třeban-Lochowitz
8.000	3.400	5.700	4.000	9.700	746	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.492	. . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
71.900	65.600	53.200	134.700	187.900	3.998	57.114	110.835	167.949	3.573	+ 11·9	7.996	7.146	Karlsb.-Johanngeorgst.
9.100	23.800	4.100	26.200	30.300	2.755	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	5.510	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
39.500	24.700	34.900	73.000	107.900	1.332	41.484	52.431	93.915	1.159	+ 14·9	2.664	2.318	Kolin-Cerčan
…3.200	29.700	1.100	48.800	49.900	1.512	1.395	42.742	44.137	1.337	+ 13·1	3.024	2.674	Kolomeaer Lokalbahnen
26.500	24.600	11.400	33.200	44.600	2.230	9.148	34.221	43 369	2.167	+ 2·9	4 460	4.334	Krakau-Kocmyrzów
27.200	5.100	15.500	14.200	29.700	1.142	16.533	16.939	33.472	1.287	— 11·3	2.284	2.574	Lambach-Haag
20.500	3.800	8.000	7.900	15.900	795	112	4	116	580	+ 37·1	1.590	1.160	Laun-Libochowitz
…115.200	48.700	153.700	117.400	271.100	3.046	150.087	110.582	260.669	2 929	+ 4·0	6.092	5.858	Lemberg-Bełzec
20.300	11.500	17.200	20.600	37.800	1.718	16.301	18.054	34.355	1.562	+ 10·0	3.436	3.124	Lemberg (Klep.)-Janów
4.000	17.200	2.700	48.100	50.800	2.032	2.626	36.054	38.680	1.547	+ 31·4	4 064	3.094	Lupków-Cisna
17.200	8.600	11.600	29.400	41.000	1.952	13.508	40.952	54.460	2.593	— 24·7	3.904	5.186	M.-Budwitz-Jamnitz
78.300	60.600	51.000	208.200	259.200	2.880	54.733	215.497	270.230	3.003	— 4·1	5.760	6.006	Mährische Westbahn
…154.600	34.400	200.600	131.500	332.100	6.266	211.342	140.071	351.413	6.630	— 5·5	12.532	13.260	Marienbad-Karlsbad
54.600	14.400	29.000	30.500	59.500	1.919	27.938	29.380	57.318	1.849	+ 3·8	3.838	3.698	Mauthausen-Grein
37 600	32.800	34.900	73.000	107.900	1.458	35.604	57.165	92.769	1.254	+ 16·3	2.916	2.508	Modřan-Cerčan
12.100	11.600	3.100	10.500	13·600	2.720	3.168	12.386	15.554	3.111	— 12·6	5.440	6.222	Mösel-Hüttenberg
63.300	25.100	48.000	88.500	136.500	1.796	47.264	110.543	157.807	2.076	— 13·5	3.592	4.152	Murtal-Bahn
15.000	5.300	6.300	11.000	17.300	1.236	7.310	10.589	17.899	1.279	— 3·4	2.472	2.558	Netolitzer Lokalbahn
12.200	9.400	7.900	23.900	31.800	964	7.374	26.758	34.132	1.034	— 6·8	1.928	2.068	Neuhaus-Neubistritz
6.500	4.600	4.900	10 400	15.300	638	5.373	8.718	14.091	587	+ 8·7	1.276	1.174	Neuhof-Weseritz.
51.700	9.900	23.400	14.500	37.900	1.579	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.158	. . .	Nixdorf-Rumburg
…13.400	116.000	179.100	446.500	625.600	3.192	179.690	349.579	529.269	2.700	+ 18·2	6.384	5.400	Ostgalizische Lokalb.
3.500	27.700	1.300	20.300	21.600	1.029	1.282	15.285	16.567	789	+ 30·4	2.058	1.578	Piła-Jaworzno
47.500	11.700	30.200	42 400	72.600	1.370	28.795	46.410	75.205	1.419	— 3·5	2.740	2.838	Pinzgauer L.B.
25.400	11.400	13.800	27.900	41.700	3.208	12.083	31.102	43.185	3.322	— 3·4	6.416	6.644	Plan-Tachau
6.000	14.700	2.600	18.500	21.100	1.918	3.328	25.221	28 549	2.595	— 26·1	3.836	5.190	Postelberg-Laun
8.700	7.900	2.900	9.700	12.600	741	3.277	18.829	22.106	1.300	— 43·0	1.482	2.600	Potscherad-Wurzmes
19 000	10.800	14.600	25.800	40.400	1.036	15.616	25.865	41.481	1.064	— 2·6	2.072	2.128	Rakonitz-Mlatz
65.100	34.500	41.900	93.200	135.100	1.299	45.628	96.125	141.753	1.363	— 4·7	2.598	2.726	Rakonitz-Pl. Petschau
14.500	10.900	7.200	17.900	25.100	1.004	8.024	22.375	30.399	1.216	— 17·4	2.008	2.432	Raudnitz-Hospozin
…46.700	112.900	187.400	301.200	488.600	11.917	203.452	224.072	427.524	12.574	— 5·2	23.834	25.148	Reichenberg-Gablonz-T.
20.600	6.900	7.300	11.300	18.600	2.325	8.073	10.682	18.755	2.344	— 0·8	4.650	4.688	Schlackenwerth-Joach.
19.000	23.600	7.900	23.800	31.700	2.113	9.934	19.117	29.051	1.937	+ 9·1	4.226	3.874	Schönwehr-Elbogen
34.600	18.400	24.800	46.000	70.800	2.213	26.175	42.542	68.717	2.217	— 0·2	4.426	4.434	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
26.500	10.600	12.700	21.600	34.300	1.559	12.716	21.759	34.475	1.567	— 0·5	3.118	3.134	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1903	1902	Im Monate Juni 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	5.300	4.700	3.500	13.600	17.100	855	15.556	778	+ 9·9	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	6.500	5.200	4.800	12.000	16.800	202	13.273	160	+ 26·3	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	11.000	4.500	7.300	14.400	21.700	306	22.384	315	— 2·9	71	71
Tabor-Bechin, Lokalbahn mit elektr. Betrieb	7	. . .	1.800	100	2.000	400	2.400	343	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4.200	7.600	2.800	12.400	15.200	724	15.022	715	+ 1·3	21	21
Triest-Parenzo	122	59	8.600	600	8.700	5.500	14.200	116	10.696	181	— 35·9	122	30
Trzebinia-Skawce	60	60	4.900	26.100	3.000	38.200	41.200	687	28.028	467	+ 47·1	60	60
Unterkrainer Bahnen	133	133	28.800	19.800	30.300	79.200	109.500	823	114.651	862	— 4·5	133	133
Valsugana-Bahn	63	63	33.700	2.300	23.100	10.400	33.500	531	34.312	544	— 2·4	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	5.900	1.800	3.200	2.900	6.100	555	7.149	650	— 14·6	11	11
Welser Lokalbahn	84	84	25.000	20.200	15.100	22.000	37.100	442	34.028	405	+ 9·1	84	84
Wippachtalbahn	27	. . .	6.600	5.600	5.100	9.700	14.800	548	. . . .	. . .	. . .	27	. . .
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.500	14.300	4.600	11.900	16.500	971	16.279	958	+ 1·3	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	2.700	1.000	1.800	2.400	4.200	200	3.458	165	+ 21·2	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	10.800	3.200	6.600	9.400	16.000	286	15.523	277	+ 3·2	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	6.300	2.400	4.600	8.500	13.100	247	8.123	353	— 30·0	53	23
Wotic-Selčan	17	17	3.500	1.600	2.000	4.200	6.200	365	6.093	358	+ 2·0	17	17
Ybbstalbahn	76	76	14.600	4.500	10.800	20.600	31.400	413	31.015	408	+ 1·2	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.400	26.000	700	20.900	21.600	3.600	24.050	4.008	— 10·2	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unter-drauburg-Wöllan	87	87	18.700	16.100	14.500	33.300	47.800	549	43.056	495	+ 10·9	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	6.300	5.500	4.300	10.300	14.600	281	13.250	255	+ 10·2	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.239	5.536	1.711	9.246	10.957	457	13.944	581	— 21·3	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	2.137	7.775	583	6.756	7.339	1.468	7.837	1.567	— 6·3	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	254.227	644.343	125.381	884.700	1,010.081	10.001	1,220.038	12.080	— 17·2	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	112.205	35.121	67.600	95.956	163.556	1.083	153.515	1.017	+ 6·5	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	231.254	182.610	213.524	578.488	792.012	2.415	799.897	2.439	— 1·0	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	85.564	176.759	129.452	421.462	550.914	2.962	557.714	2.998	— 1·2	186	186
Linie lit. B.	236	236	197.978	322.355	277.075	799.797	1,076.872	4.563	1,098.572	4.655	— 2·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	50.870	49.060	42.509	176.370	218.879	2.427	248.813	2.734	— 11·2	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	961.236	1,057.058	1,586.249	4,756.783	6,343.032	6.123	6,506.172	6.280	— 2·5	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	118.492	58.422	51.533	120.148	171.681	570	189.611	630	— 9·5	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	87.363	112.169	80.044	405.590	485.634	7.588	404.101	6.315	+ 20·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	17.780	93.488	7.746	90.655	98.401	6.560	115.635	7.709	— 14·9	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantierte Strecken	628	628	441.469	292.426	546.504	1,346.895	1,893.399	3.015	1,883.759	3.000	+ 0·5	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	190.877	281.548	209.279	1,008.957	1,218.236	3.930	1,086.730	3.506	+ 12·1	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	1,165.361	740.480	1,258.592	3,147.045	4,405.637	3.225	4,379.706	3.206	+ 0·6	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	43.279	27.125	19.378	37.891	57.269	1.735	63.815	1.934	— 10·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	2,122.177	496.598	2,610.725	4,628.898	7,239.623	4.775	7,249.451	4.782	— 0·1	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	56.309	. . . .	13.662	. . . .	13.662	3.416	17.646	4.412	— 22·6	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	211.588	136.503	155.693	466.708	622.401	2.184	657.943	2.309	— 5·4	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	106.263	50.858	81.796	105.702	187.498	2.106	189.836	2.133	— 1·2	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	34.819	58.909	23.306	209.064	232.370	3.575	181.501	2.792	+ 28·0	65	65

[Vo]m 1. Jänner bis Ende Juni 1903 wurden befördert: [Pe]rsonen [A]nzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter (Kronen)	im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter (Kronen)	im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	Differenz pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate 1903 (Kronen)	1902 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
26.600	25.000	16.100	76.000	92.100	4 605	17.627	77.824	95.451	4.773	— 3·5	9.210	9.546	Starkenbach-Rochlitz
32 500	24.500	24.000	67.400	91.400	1.101	25.213	59.200	84.413	1.017	+ 8·3	2.202	2.034	Strakonitz-Březnitz
58.500	30.500	38 700	92.400	131.100	1.846	39.934	91.510	131.444	1.851	— 0·3	3.692	3.702	Strakonitz-Winterberg
1.800	100	2.000	400	2.400	2.400	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	4.800	. . .	Tabor-Bechin
25.000	34.200	15.300	57.600	72.900	3.471	17.772	.55.834	73.606	3.505	— 1·0	6.942	7.010	Tirschnitz-Schönbach
49.200	3.500	51.100	30.600	81.700	670	27.927	7.790	35.717	1.191	— 43·7	1.340	2.382	Triest-Parenzo
25 000	158.400	16.700	254.300	271.000	4.517	16.025	140.983	157.008	2.617	+ 72·6	9.034	5.234	Trzebinia-Skawce
159.800	113.500	166.000	472.400	638 400	4.800	166.789	488.515	655.304	4.927	— 2·6	9.600	9.854	Unterkrainer Bahnen
151.400	13.800	134.000	59.700	193.700	3.074	132.970	62.532	195.502	3.103	— 0·9	6.148	6.206	Valsugana-Bahn
24.800	10.100	11.100	23.800	34.900	3.173	10.885	21.778	32.663	2.969	+ 6·9	6.346	5.938	Vöcklabruck-Kammer
129.400	71.600	76.500	122.200	198.700	2.365	80.907	96.741	177.648	2.115	+ 11·8	4.730	4.230	Welser Lokalbahn
29.600	22.800	23.000	36.200	59.200	2.193	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	4.386	. . .	Wippachtalb.
35.700	99.500	25.400	83 100	108.500	6.382	25.436	79.074	104.510	6.148	+ 3·8	12.764	12.296	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
15.300	6.200	9.800	14.300	24.100	1.148	10.101	10.188	20 289	966	+ 18·8	2.296	1.932	Wodňan-Moldauthein
53.500	17.800	32.100	51.800	83.900	1.498	34.055	46.974	81.029	1.447	+ 3·5	2.996	2.894	Wodňan-Prachatitz
33.800	16 600	22.700	51.200	73.900	1.394	11.733	39.235	50.968	2 216	— 37·1	2.788	4.432	Wolframs-Teltsch
19.900	10.900	11.600	26.600	38.200	2.247	11.893	24 118	36.011	2.118	+ 6 8	4.494	4.236	Wotic-Selčan
68.600	29.500	48.500	116.900	165.400	2.176	51.232	108.792	160.024	2.106	+ 3·3	4.352	4.212	Ybbstalbahn
12.200	183.500	3.600	147.400	151.000	25.167	4.019	149.412	153.431	25.572	— 1·6	50.334	51.144	Zeltweg-Fohnsdorf
97.100	90.500	74.100	182.400	256 500	2.948	77.724	156.421	234.145	2.691	+ 9·6	5.896	5.382	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
35.200	26.300	24.500	59.900	84.400	1.623	26.070	50.555	76.625	1.474	+ 10·1	3.246	2.948	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
14.535	25.831	7.731	41.223	48.954	2.040	7 846	45.472	53.318	2.222	— 8·2	4.080	4.444	Časlau-Zawratetz
9.689	53.059	2.775	39.067	41.842	8.368	2.958	50.763	53.721	10.744	— 22·1	16.736	21.488	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
335.453	4,479.601	613.525	6,052.595	6,666.120	66.001	624.113	5,975.995	6,600.108	65.348	+ 1·0	132.002	130.696	Aussig-Teplitzer E. a. L.
522.822	255.963	320.693	654.929	975.622	6.461	318.149	596.386	914.535	6.057	+ 6·7	12.922	12.114	Teplitz (Settenz)-R.
169.697	1,097.802	1,040.666	3,656.920	4,697.586	14.322	1,100.539	3,642.355	4,742 894	14.460	— 1 0	28.644	28.920	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
426.353	1,107.431	545.947	2,713.789	3,259.736	17.525	572.771	2,630.023	3,202.794	17.219	+ 1·8	35.050	34.438	Linie lit. A
799.232	2,117.491	928.830	5,569.647	6,498.477	27.536	891.279	5,386.477	6,277.756	26.601	+ 3·5	55.072	53.202	Linie lit. B
249.740	344.018	206.308	1,231.645	1,437.953	15.802	212 346	1,294.110	1,506.456	16.554	— 4·6	31.604	33.108	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
094.098	6,510.144	8,087.616	31,730.516	39,818.132	38.434	7,836.833	30,800.770	38,637.603	37.295	+ 3·1	76 868	74.590	Hauptbahnnetz
542.913	332.371	282.971	731.474	1,014.445	3.370	317.366	772.221	1,089.587	3.620	— 6·9	6 740	7.240	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
158.103	659.319	406.027	2,417.898	2,823.925	44.124	425.870	2,357.048	2,782.918	43.483	+ 1·5	88.248	86.966	Oesterr. Strecke
72 066	621.345	28.956	599.801	628.757	41.917	30.769	644.621	675.390	45.026	— 6·9	83.834	90.052	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn
81.149	1,763.143	2,766.435	8,013.664	10,780.099	17.166	3,008.983	7,857.536	10,866 519	17.303	— 0·8	34.332	34.606	Garantierte Strecken
078.322	1,723.457	1,100.187	5,514.460	6,614.647	21.338	1,180.285	5,416.107	6,596.392	21.279	+ 0·3	42.676	42.558	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
11.621	4,516.661	6,216.321	20,077.391	26,293.712	19.249	6,482.900	19,835.105	26,318.005	19.266	— 0·8	38.498	38.532	Oesterr. Linien
42.252	161.440	102.218	241.831	344.049	10.426	112.261	294.174	406.435	12.316	— 15·4	20.852	24.632	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
823.359	2,973.141	13,201.666	29,390.290	42,591.956	28.095	12,969.909	29,170.206	42,140.115	27 797	+ 1·1	56.190	55.594	Hauptnetz u. Lokalb in Oesterreich
36.724	. . . . .	33.195	. . . . .	33.195	8.299	38.123	. . . . .	38.123	9.531	— 12·9	16.598	19.062	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
041.583	887.660	760.436	2,859.697	3,620.133	12.702	837.201	3,069.155	3,906.356	13.707	— 7·4	25.404	27.414	Süd-Nordd. Verbindgsb
43.243	270 151	323.299	569.341	892.640	10.029	351.555	543.064	894.619	10.051	— 0·2	20.059	20.103	Wien-Aspang Bahn
85.698	355.474	140.920	1,243.133	1,384.053	21.293	121.991	1,175.759	1,297.750	19.965	+ 6·7	42.586	39.930	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juni 1903	1902	Im Monate Juni 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Lokalbahnen.													
Auspitzer Lokalbahn	7	7	3.781	1.373	917	1.505	2.422	346	2.102	300	+ 15·3	7	7
Böhmische Kommerzialbahnen	193	193	38 245	16.472	18.466	41.330	59.796	310	68.132	353	— 12·1	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	28.074	6.070	35.778	25.268	61.046	1.969	58.409	1.884	+ 4·5	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.382	3.493	1.007	3.461	4.468	279	4.901	306	— 8·8	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.362	1.359	3.348	5.791	9.139	366	8.089	324	+ 13·0	25	25
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.), „ „ (Heinersd.), Raspenau-Weissbach	41	17	27.349	6.932	10.039	13.559	23.598	576	10.701	629	— 8·4	41	17
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.999	1.046	2.052	3.573	5.625	225	5.423	217	+ 3·7	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	14.379	193	9.503	671	10.174	1.272	8.115	1.014	+ 25·4	4	4
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	....	15.730	....	16.080	16.080	1.340	15.715	1.310	+ 2·3	12	12
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	...	2.802	1.336	2 026	3.920	5.946	331	....	....	...	18	...
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	17.335	2.956	2.978	2.971	5 949	1.983	5.915	1.972	+ 0·6	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.169	668	1.849	1.522	3.371	177	3.395	178	— 6·0	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	3.785	3.814	1.632	3.435	5.067	422	4.888	407	+ 3·7	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	2.883	2.967	2.329	2.820	5.149	172	6.169	206	— 16·5	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.262	246	467	481	948	63	1.216	81	— 22·0	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.518	1.223	14.936	7.410	22.346	931	21.257	886	+ 5·1	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.309	4.575	1.157	3.190	4.347	290	5.651	377	— 23·1	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	11.464	4.911	4.142	7.893	12.035	1.504	13.062	1.629	— 7·7	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	38	11.068	5.193	8.202	16.555	24.757	302	7.967	209	+ 44·5	75·3	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.493	948	4.137	2.870	7.007	280	6.407	256	+ 9 4	25	25
Pielachtalbahn	49	49	12.874	2.006	10.159	10.039	20 198	412	15.749	321	+ 28·3	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	3.467	1.583	1.991	4.638	6.629	442	6.899	460	— 3·9	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.322	2.894	2.048	3.921	5.969	239	5.737	229	+ 4·4	25	25
Saitz-Göding	38	38	6.071	4.542	3.074	7.934	11.008	290	10.869	286	+ 1·4	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	12.437	3.436	7.551	5.362	12.913	517	14.020	561	— 7·8	25	25
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges.	67	67	24.903	2.814	34.893	9 083	43.976	656	41.337	616	+ 6·4	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	29.758	8 788	16.481	14.885	31.366	746	38.250	910	— 18·0	42	42
Stammersdorf-Auersthal	22	...	14.289	42	6.352	173	6.525	297	....	....	...	8	...
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	11.977	32.345	4.287	37.787	42.074	2.337	39.642	2.202	+ 6·1	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	10.837	2.783	8.740	8.300	17.040	355	17.690	369	— 3·8	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.015	4.625	348	5.588	5.936	989	5.581	930	+ 6·3	6	6
Swoleňowes-Smečna	10	10	2.809	20.527	450	25.882	26.332	2.633	20.254	2.026	+ 30·0	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	10.682	10.277	6.823	20.338	27.161	696	27.617	708	— 2·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	14.633	10.062	8.750	15.943	24.693	504	20.694	422	+ 19·4	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	10.092	1.896	7.371	6119	13.490	899	12.121	808	+ 11·0	15	15
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	3.574	1.886	1.255	5.582	6.837	855	7.149	894	— 4·3	8	8
Zillertalbahn	32	24	9.990	923	11.322	3.770	15.092	472	12.129	505	— 6·5	32	24
Dampftramways.													
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	180.253	3.056	26.311	3.867	30.178	3.018	29.017	2.902	+ 4·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm Krauss & Co.	42	42	357.734	1.332	101.466	3.222	104.688	2.493	87.681	2.088	+ 19·4	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	103.584	....	23.484	....	23.484	1.957	18 733	1.561	+ 25·4	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	115.993	....	16.877	....	16.877	2.411	20.597	2.942	— 18·0	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. in Liq. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	208.859	....	30.981	....	30.981	5.164	24.561	4.094	+ 26·1	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	51.995	4.510	18.603	6.441	25.044	1.789	20 379	1.456	+ 22·9	14	14
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	85.581	44.996	23.161	43.546	66.707	2.668	58.182	2.327	+ 14·7	25	25
Summe	20.184	19.776	16,260.175	8,356.371	15,451.485	34,643.736	50,095.221	2.482	49,809.297	2.519	— 1·5	20.145·3	19.742·2

1. Jänner bis Ende Juni 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1903				1902				Differz. pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
rsonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.				
nzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Lokalbahnen
25.022	9.450	6.100	10.320	16.420	2.346	7.069	8.819	15.888	2.270	+ 3·4	4.692	4.540	Auspitzer Lokalbahn
131.681	77.281	95.657	314.412	410.069	2.125	99.282	344.616	443.898	2.300	— 7·6	4.250	4.600	Böhm. Kommerzialb.
178.556	42.875	258.459	172.629	431.088	13.906	239.457	158.608	398.065	12.841	+ 8·3	27.812	25.682	Bozen-Meraner Bahn
14.489	15.178	5.873	17.226	23.099	1.443	6.525	17.758	24 283	1.517	— 4·9	2.886	3.034	Brandeis-Neratowitz
17.372	10.027	16.357	35.237	51.594	2.064	17.354	37.752	55.106	2.204	— 6·4	4 128	4.408	Deutschbrod-Humpoletz
126.143	43.667	46.340	86.237	132.577	3.243	22.245	34.527	56.772	3.339	— 2 9	6.486	6.678	Friedländer Bezirksb.: Friedl.-Gr.(Hermsd.) „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach
15.315	6.203	10.531	21.592	32.123	1.285	10.424	20.610	31.034	1.241	+ 3·6	2.570	2.482	Gr.-Priesen-W.-Auscha
29.815	600	18.662	1.854	20.516	5.129	17.358	1.606	18.964	4.632	+ 10·7	10.258	9.264	Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
. . .	76.830	. . . . .	79.953	79.953	6.663	. . . .	71.943	71.943	5.995	+ 11·1	13.325	11.990	Königshof-B.-Koněprus
14.177	5.080	8.744	15.362	24.106	1.339	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.678	. . .	Kühnsdorf-Eisenkappel
93.014	23.312	18.115	21.509	39.624	13.208	14.286	19.412	33.698	11.233	+ 17·6	26.416	22.466	Kuttenberger Lokalb.
19.032	2.993	11.305	8.325	19.630	1.033	11.702	10.236	21.938	1.117	— 7·5	2.066	2.234	Laibach-Oberlaibach
16.166	18.874	6.908	16.033	22.941	1.912	7.068	14.800	21.868	1.822	+ 4·9	3.824	3.644	Lundenburg-Eisgrub
12.324	22.133	11.044	19.781	30.825	1.027	11.226	19.876	31.102	1.037	— 1·0	2.054	2.074	Melnik-Mšeno
7.517	2.124	2.777	3.551	6.328	422	3.202	4 755	7.957	530	— 20·5	844	1.060	Mšeno—Unter-Cetno
72.888	8.415	103.602	38.380	141.982	5.915	89.820	37.660	127.480	5.311	+ 11·3	11.830	10.622	Mori-Arco-Riva a. G.
12.495	26.952	5.811	24.580	30.391	2.026	5 526	33.817	39.343	2.623	— 22·8	4.052	5.246	Mutenitz-Gaya
62.274	36.257	22.939	56.528	79.467	9.933	25.558	56.251	81.809	10.226	— 2·9	19.866	20.452	Neutitscheiner Lokalb.
50.751	27.550	36.351	78.547	114.898	1.526	15.875	27.817	43.692	1.149	+ 32·8	3.052	2.298	N.-Oe. Waldviertelbahn
40.417	5.405	20.698	17.716	38.414	1.536	20.055	21.106	41.161	1.646	— 6·7	3.072	3.292	Otrokowitz-Wisowitz
58.109	16.887	42.512	52.134	94.646	1.931	40.676	47.961	88.637	1.808	+ 6·7	3.862	3.616	Pielachtalbahn
18.160	10.364	11.287	24.991	36.278	2.419	12.487	29.045	41.532	2.769	— 12·6	4.838	5.538	Reichenau a/K.-Solnitz
15.971	15.295	10.514	23.003	33.517	1.341	11.733	21.832	33.565	1.343	— 0·2	2.682	2.686	Radkersburg-Luttenbg.
36.933	23.510	18.046	40.519	58.565	1.541	18 473	48.567	67.040	1.764	— 12·6	3.082	3.528	Saitz-Göding
60.943	23.210	37.069	34.248	71.317	2.852	33.895	35.974	69.869	2.795	+ 2·0	5.704	5.590	Salzburg-Lamprechtsh.
76.004	19.364	87.226	51.558	138.784	2.071	80.159	61.639	141.798	2.115	— 2·1	4.142	4.230	Salzkammergut-Lokalb.
115.217	48.210	60.161	80.847	141.008	3.357	64.430	90.898	155.328	3.698	— 9·2	6.714	7.396	Schneebergbahn
34.204	79	15.351	352	15.703	1.963	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.926	. . .	Stammersdorf-Auersthal
66.729	166.033	22.680	202.794	225.474	12.526	25.844	217.518	243.362	13.520	— 7·4	25.052	27.040	Stauding-Stramberger
52.734	18.865	39.380	53.870	93.250	1.943	42.360	51.100	93.460	1.947	— 0·2	3.886	3.894	Steyrtal-Bahn
5.430	25.100	1.912	29.861	31.773	5.296	2.519	28.819	31.338	5.223	+ 1·4	10.592	10.446	Stramberg-Wernsdorf
14.316	116.882	2.288	147.870	150.158	15.016	2.306	150.363	152.669	15.267	— 1·6	30.032	30.534	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
65.382	58.163	40.346	96.807	137.153	3.517	37.518	115.430	152.948	3.922	— 10·3	7.034	7.844	Cilli-Wöllan
61.486	61.351	34.387	99.569	133.956	2.734	34.521	86.188	120.709	2.463	+ 11·0	5.468	4.926	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
54.740	14 469	39.259	58.311	97.570	6.504	35 096	49.547	84.643	5.642	+ 15·0	13.008	11.284	Ueberetscherbahn
6.089	10.870	2.104	32.053	34.157	4.270	2.074	31.761	33.835	4.229	+ 1·0	8.540	8.458	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn.
49.811	10.915	47.404	33.137	80.541	2.517	39.504	21.373	60.877	2.537	— 0·4	5.084	5.074	Zillertalbahn
													Dampftramways.
,016.813	16.859	149.271	19.658	168.929	16.893	157.123	18.151	175.274	17.527	— 3·8	33.786	35.054	Brünner Lokaleisenb.-G. Ostrau-Witkow.-Ellg.
,580.720	4.713	425.431	13.080	438.511	10.441	382.192	10.663	392.855	9.354	+ 11·6	20.882	18.708	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
437.391	. . . . .	101.289	. . . . .	101.289	8.441	94.774	. . . . .	94.774	7.898	+ 6·9	16 881	15.796	Innsbruck-Hall i. T.
545.091	. . . . .	75.604	. . . . .	75.604	10 801	89.773	. . . . .	89.773	12.825	— 15·8	21 602	25.650	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
810.503	. . . . .	117.839	. . . . .	117.839	19.640	114.614	. . . . .	114.614	19.102	+ 2·8	39.280	38 204	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
128.209	28.054	42.774	38.877	81.651	5.832	32.602	41.948	74.550	5.325	+ 9·5	11.664	10 650	Salzburger Eisenb. u. Tr.
441.551	178.925	114.826	168.472	283.298	11.332	102.735	138.564	241.299	9.652	+ 17·4	22 664	19.304	Wr.Lokalb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
,658.436	50,892 026	73,868.855	216,048.594	289,917.449	14.391	73,885.198	211,296.122	285,181.320	14.445	— 0·4	28.782	28.890	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juni 1903	1902	Im Monate Juni 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·31	6·31	4.011	150	6.417	1.033	7.450	. . .	7.390	. . .	. . .	. . .	. .
Gaisbergbahn	5·25	5·25	3.590	. . . .	9.687	. . . .	9.687	. . .	8.336	. . .	. . .	. . .	. .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	23.768	93	14.881	492	15.373	. . .	16.467	. . .	. . .	. . .	. .
Schafbergbahn	5·83	5·83	1.205	. . . .	6.679	. . . .	6.679	. . .	5.192	. . .	. . .	. . .	. .
Schneebergbahn	9·67	9·67	1.961	93	7.350	938	8.288	. . .	7.401	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	8·76	7·15	242.128	. . . .	23.960	. . . .	23.960	. . .	15.152	. . .	. . .	. . .	. .
Baden-Vöslau	11·09	11·09	119.638	. . . .	21.084	. . . .	21.084	. . .	21.001	. . .	. . .	. . .	. .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	50.035	. . . .	8.745	. . . .	8.745	. . .	11.337	. . .	. . .	. . .	. .
Brünner Strassenbahnen	19·80	18·61	592.881	7.252	74.276	9.872	84.148	. . .	75.718	. . .	. . .	. . .	. .
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	78.160	. . . .	14.517	. . . .	14.517	. . .	15.570	. . .	. . .	. . .	. .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	135.983	. . . .	13.756	. . . .	13.756	. . .	13.422	. . .	. . .	. . .	. .
Dornbirn-Lustenau	11·12	. . .	27.263	. . . .	7.757	. . . .	7.757	.	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	19·06	110.305	1.254	21.764	2.470	24.234	. . .	22.769	. . .	. . .	. . .	. .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·60	2·60	12.655	. . . .	3.342	. . . .	3.342	. . .	2.608	. . .	. . .	. . .	. .
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·10	30·96	653.444	. . . .	108.031	. . . .	108.031	. . .	111.969	. . .	. . .	. . .	. .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	47.039	. . . .	10.850	. . . .	10.850	. . .	10.410	. . .	. . .	. . .	. .
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	18.679	. . . .	3.223	. . . .	3.223	. . .	2.993	. . .	. . .	. . .	. .
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	387.746	. . . .	40.381	. . . .	40.381	. . .	25.817	. . .	. . .	. . .	. .
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	5·20	77.642	. . . .	9.401	. . . .	9.401	. . .	9.201	. . .	. . .	. . .	. .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	509.255	. . . .	59.207	. . . .	59.207	. . .	50.836	. . .	. . .	. . .	. .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	11·94	6·04	275.409	. . . .	53.713	. . . .	53.713	. . .	30.437	. . .	. . .	. . .	. .
Marienbader Strassenbahn	2·31	2·31	36.284	. . . .	9.375	. . . .	9.375	. . .	8.127	. . .	. . .	. . .	. .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Neue Wr. Tramway-Ges. in Liquid.	17·80	. . .	882.278	. . . .	129.948	. . . .	129.948	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	95.645	. . . .	14.681	. . . .	14.681	. . .	14.763	. . .	. . .	. . .	. .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	10·60	143.457	. . . .	13.404	. . . .	13.404	. . .	13.839	. . .	. . .	. . .	. .
Prager elektr. Strassenbahn	43·17	43·17	1,858.673	. . . .	241.561	. . . .	241.561	. . .	236.099	. . .	. . .	. . .	. .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) **)	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Prag-Belvedere, Seilbahn mit elektrischem Betriebe	0·10	. . .	27.386	. . . .	1.058	. . . .	1.058	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	147.359	. . . .	18.123	. . . .	18.123	. . .	18.065	. . .	. . .	. . .	. .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·14	6·14	149.133	. . . .	18.941	. . . .	18.941	. . .	19.104	. . .	. . .	. . .	. .
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	121.809	. . 80	21.111	. . 80	21.191	. . .	22.503	. . .	. . .	. . .	. .
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	807.447	. . . .	96.291	. . . .	96.291	. . .	68.088	. . .	. . .	. . .	. .
TriesterKleinb., Triest-Opčina	5·02	5·02	22.876	. . . .	12.717	. . . .	12.717	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Wiener elektrische Strassenb.	132·22	111·02	12,028.043	. . . .	1,747.434	. . . .	1,747.434	. . .	1,511.489	. . .	. . .	. . .	. .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	95.716	. . . .	14.882	. . . .	14.882	. . .	13.928	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	. . .	0·10	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.390	. . .	. . .	. . .	. .
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	13.945	. . . .	2.088	. . . .	2.088	. . .	1.809	. . .	. . .	. . .	. .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	15.512	. . . .	4.724	. . . .	4.724	. . .	3.380	. . .	. . .	. . .	. .

*) Ausserdem die im Staatsbetriebe befindliche Lokalbahn Tabor-Bechin, welche unter Gruppe I c zur Darstellung gelangt.
**) Im Monate Juni 1903 und 1902 war der Verkehr eingestellt.

Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th., Waidhofen a. d. Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl. Trotz des Zuwachses der neuen Linie Waidhofen a. d. Th.—Zlabings weist die Gesamteinnahme dieser drei Lokalbahnen, welche, als einer Gesellschaft gehörig, eine gemeinsame Rechnungsgruppe bilden, nur das verhältnismässig geringe Mehrergebnis von K 167 aus. Das Kilometererträgnis aber ist gegenüber jenem des Monates Juni 1902 um nahezu 22 Prozent zurückgeblieben, da der Verkehr auf der erst am 21. Juni eröffneten neuen Strecke in diesem Monate noch gering war.

Lokalbahn Strakonitz-Březnitz. Im Personenverkehre beträgt die Zunahme K 347 (+ 1600 Reisende), im Güterverkehre K 3180 (+ 2000 t). Das Mehrergebnis des Güterverkehres wurde hauptsächlich durch die stärkere Beförderung von Baumaterialien bewirkt.

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Der Personentransport ergab eine Mehreinnahme von K 362 (+ 1500 Reisende). Der Güterverkehr weist eine Steigerung um K 12.810 (+ 10.500 t) aus, welche hauptsächlich aus der Mehrverfrachtung von Kohle, Holz und Baumaterialien erwachsen ist.

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1903 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	1903: für Güter (Kronen)	1903: im ganzen (Kronen)	1903: pro Kilom. (Kronen)	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	1902: für Güter (Kronen)	1902: im ganzen (Kronen)	1902: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate 1903 (Kronen)	1902 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
ahnradbahnen.													
5.289	290	10.111	1.835	11.946	...	8.469	3.393	11.862	...	...	...	...	Achenseebahn
5.075	...	15.280	...	15.280	...	12.215	...	12.215	...	...	...	...	Gaisbergbahn
63.296	689	43.172	1.330	44.502	...	44.192	1.095	45.287	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
1.343	...	7.689	...	7.689	...	5.192	...	5.192	...	...	...	...	Schafbergbahn
2.380	115	9.328	1.221	10.549	...	8.811	31	8.842	...	...	...	...	Schneebergbahn
it elektrischem Betriebe.*)													
,026.125	...	101.308	...	101.308	...	80.385	...	80.385	...	...	...	...	Aussiger elektr. Kleinb.
209.738	...	35.896	...	35.896	...	37.033	...	37.033	...	...	...	...	Baden-Vöslau
194.399	...	33 066	...	33.066	...	34.341	...	34.341	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
,049.368	51.869	366 183	66.796	432.979	...	342.216	69.746	411.962	...	...	...	...	Brünner Strassenbahn
444.870	...	79.224	...	79.224	...	84.290	...	84.290	...	...	...	...	Brüxer Strassenbahn
655.760	...	66.194	...	66.194	...	62.783	...	62.783	...	...	...	...	Czernowitzer elektr. B.
143.944	...	38.138	...	38.138	...	...	...	...	...	...	...	...	Dornbirn-Lustenau
640.158	3.350	124.415	7.917	132.332	...	135.118	...	135.118	...	...	...	...	Gablonzer elektr. Str.B
43.076	...	10.590	...	10.590	...	10.353	...	10.353	...	...	...	...	Gmunden Bhf.-Stadt
,386.240	...	566.447	...	566.447	...	604.206	...	604.206	...	...	...	...	Grazer elektr. Kleinb.
181.014	...	41.525	...	41.525	...	43.011	...	43.011	...	...	...	...	Graz-Maria Trost
53.756	...	9.642	...	9.642	...	10.909	...	10.909	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr.Betr.)
,018.355	...	210.190	...	210.190	...	143.006	...	143.006	...	...	...	...	Krakauer elektr. Kleinb.
431.909	...	54.567	...	54.567	...	50.988	...	50.988	...	...	...	...	Laibacher elektr. Str.-B.
,410.212	...	274.714	...	274.714	...	266.432	...	266.432	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
,230.407	...	214.602	...	214.602	...	152.395	...	152.395	...	...	...	...	Linz-Urf.-Pöstlingberg
71.014	...	16.553	...	16.553	...	11.312	...	11.312	...	...	...	...	Marienbader Strassenb.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
,207.457	...	475.903	...	475.903	...	...	...	...	...	...	...	...	Neue Wr. Tramway i. L.
514.768	...	79.937	...	79.937	...	84.638	...	84.638	...	...	...	...	Olmützer elektr. Str.B.
715.116	...	66.832	...	66.832	...	69.758	...	69.758	...	...	...	...	Pilsner elektr. Kleinb.
,381.557	...	1,356.114	...	1,356.114	...	1,346.798	...	1,346.798	...	...	...	...	Prager elektr. Str.B.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Belvedere)-Bubna
57.136	...	2.712	...	2.712	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag - Belvedere, Seilb. mit elektr. Betriebe
913.306	...	109.968	...	109.968	...	107.075	...	107.075	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
754.708	...	95.541	...	95.541	...	96.425	...	96.425	...	...	...	...	Reichenberger elektr.St.
605.189	158	95.195	159	95.354	...	103.889	463	104.352	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
,823.796	...	349.696	...	349.696	...	359.507	...	359.507	...	...	...	...	TriesterTramway elek.L.
89.554	...	50.611	...	50.611	...	...	...	...	...	...	...	...	Triest. Kl. Triest-Opčina
,699.165	...	9,623.028	...	9,623.028	...	8,552.992	...	8,552.992	...	...	...	...	Wiener elektr.Strassenb.
450.890	...	72.803	...	72.803	...	72.005	...	72.005	...	...	...	...	Wien-Kagran
)rahtseilbahnen.													
...	...	...	...	...	...	6.089	...	6.089	...	...	...	...	Belvedere in Prag
43.463	...	6.528	...	6.528	...	5.572	...	5.572	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
19.944	...	8.493	...	8.493	...	6.767	...	6.767	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg

Lokalbahn Wodňan-Moldauthein. Die Mehreinnahme von K 742 (+ 300 t) entspringt aus dem Güterverkehre, und zwar zum grössten Teile aus der Mehrbeförderung von Holz und Pflastersteinen nach Moldauthein.

Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings. Obwohl der Personenverkehr eine Mehreinnahme von K 2678 (+ 3000 Reisende) und der Güterverkehr eine solche von K 2299 (+ 700 t) erbrachte, ist das Kilometererträgnis des Berichtsmonates doch hinter jenem des vorjährigen Vergleichsmonates zurückgeblieben, da der Verkehr sich nicht im gleichen Verhältnisse wie die Betriebslänge der Lokalbahn entwickelt hat.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1902 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund definitiver Abrechnungen der ersten drei Monate 1903 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Im Monate Juni 1903 wurde gegenüber der gleichen Zeitperiode des Vorjahres eine Mindereinnahme erzielt, welche dem schwächeren Personen- und Güterverkehre im allgemeinen, besonders aber dem geringeren Kohlenverkehre zur Elbe infolge des niederen Wasserstandes zugeschrieben werden muss.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die im Monate Juni 1903 ausgewiesene Mehreinnahme ist auf den stärkeren Personen- und Güterverkehr zurückzuführen.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen pro erstes Quartal 1903 richtiggestellt.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate Juni 1903 erzielte Mindereinnahme resultiert aus dem Güterverkehre, während der Personenverkehr ungeachtet eines Ausfalles in der Frequenz eine mässige Mehreinnahme ergab.

Bozen-Meraner Bahn. Die im Monate Juni 1903 nachgewiesene Mehreinnahme ist der infolge günstiger Witterung, sowie der erhöhten geschäftlichen Tätigkeit gesteigerten Frequenz zuzuschreiben.

Das Plus aus dem Güterverkehre wurde aus Baumaterialtransporten infolge gesteigerter Bautätigkeit erzielt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juni 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 5001, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 1799, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 6800; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 27.092, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 48.792, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 21.700 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultiert aus dem Verkehre von diversen Gütern, beim Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. Die Mehreinnahmen des Monates Juni 1903 aus der infolge günstiger Witterung gesteigerten Personenfrequenz; auch wurde auf der Strecke Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf ein grösseres Quantum Schotter und Klinkersteine verfrachtet.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Strecke. Das im Monate Juni 1903 erzielte Einnahmenplus muss dem lebhafteren Personen- und Kohlenverkehre, sowie nicht minder dem Umstande zugeschrieben werden, dass die Ergebnisse des Vorjahres durch die Verkehrsstörungen infolge Hochwasser nachteilig beeinflusst wurden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juni 1903 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 178.405 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 172.378.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 8936 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 335.518.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Mehl und Mahlprodukten	um	2.154 t
Erzen und Schlacken	„	16.155 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	1.742 t
Zucker, raffiniert	„	2.087 t
Zucker, roh	„	1.100 t
Holz aller Art	„	2.436 t
Steinen aller Art	„	3.558 t
Eisen und Stahl	„	4.398 t
Kohlen	„	32.535 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 19.147 Personen und das Erträgnis um K 58 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 1930 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 17.872 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	576 t
Zucker, raffiniert	„	519 t
Zucker, roh	„	112 t
Erzen und Schlacken	„	166 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Steinen aller Art	um	2638 t
Eisen und Stahl	„	693 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 1861 Personen ab und das Erträgnis um K 2045 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 1862 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 8591 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Zucker, raffiniert, sowie Holz aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Juni 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 912 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 185, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 649 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 46.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Mehl und Mahlprodukte, sowie Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Zunahme um 455 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 764, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 188 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 164.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich der Artikel Mehl und Mahlprodukte, Zucker, raffiniert, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im Juni 1903 gegenüber dem Juni 1902 im Personenverkehre eine Abnahme um 758 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 182, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 447 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 502.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich der Artikel Getreide aller Art und Steine aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Mutenitz-Gaya ergab sich im Personenverkehre eine Zunahme um 186 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 371, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 129 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1621.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, sowie Steine aller Art eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Abnahme um 977 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 305, im Güterverkehre eine Zunahme um 796 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 484 zu verzeichnen.

Was schliesslich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Abnahme um 72 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 100, im Güterverkehre eine Zunahme um 296 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 455.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen für das erste Quartal 1903 richtiggestellt.

Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Die ausgewiesene Mehreinnahme pro Juni 1903 resultiert aus grösseren Kalksteintransporten für das Zementwerk in Kladno.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate Juni 1903 weist der Personenverkehr eine Zunahme von 7 Personen und die bezügliche Einnahme K 86 nach. Hingegen ist der Güterverkehr um 1239 t, bezw. um K 1087 zurückgegangen, und zwar infolge geringerer Beförderung von Kohle, Melasse und Spiritus.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juni 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Juni 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantiertes Netz . . .	+ 31.505	Personen	+ K	10.791
Ergänzungsnetz . . .	+ 19.763	„	+ „	4.862
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 9.810	„	+ „	5.129

Die Hebung des Personenverkehres und der Einnahmen hieraus ist hauptsächlich auf die in verschiedenen Städten stattfindenden Ausstellungen zurückzuführen.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Juni 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 20.365 t	— K	1.151
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 2.662 t	+ „	126.644
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 17.079 t	— „	40.671

Das Missverhältnis zwischen Verkehr und Einnahmen beim garantierten Netze ist, auf die Abnahme von Transporten, die lange Strecken zurücklegen (insbesondere Getreide und Mehl), bei gleichzeitiger Zunahme der nur kurze Strecken befruchtenden Transporte zurückzuführen.

Das umgekehrte Verhältnis zeigte sich beim Ergänzungsnetze.

Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn litt insbesondere durch Abnahme des Kohlenverkehres und des sonstigen Verkehres mit fremden Bahnen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1903 ist bis Februar vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate Juni 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 28.477 erfahren, indem der Personenverkehr eine Mehreinnahme von K 245.771 ergab, während der Frachtenverkehr um K 274.248 zurückblieb.

Die Lokalbahnen Spielfeld-Radkersburg, sowie die elektrische Bahn Mödling-Brühl wiesen gleichfalls Mindereinnahmen auf.

Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn . . . . K 1.518
Personenverkehr + K 579
Frachtenverkehr — K 2.097
bei letzterer Bahn . . . . K 3.984

Dagegen hat die Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben eine Mehreinnahme von . . . . K 1.699
zu verzeichnen,
Personenverkehr + K 1.203
Frachtenverkehr + K 496

Von den Pachtbahnen weisen Zunahmen der Erträgnisse nach:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um . . . . K 50.869
Personenverkehr + K 1.600
Frachtenverkehr + K 49.269

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg um . . . . K 232
Personenverkehr + K 386
Frachtenverkehr — K 154

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen ein bei der

Leoben-Vordernberger Bahn um . K 17.234
Personenverkehr + K 807
Frachtenverkehr — K 18.041

Graz-Köflacher Bahn um . . . . . K 29.934
Personenverkehr + K 2.585
Frachtenverkehr — K 32.519

Lokalbahn Cilli-Wöllan um . . . K 456
Personenverkehr — K 722
Frachtenverkehr + K 266

Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . K 24
Personenverkehr — K 296
Frachtenverkehr + K 272

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen pro Jänner und Februar 1903 richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Der Personenverkehr zeigt im Monate Juni 1903 einen Ausfall von 2164 Reisenden und K 2124, der Güterverkehr einen solchen von 2460 t und K 214.

Im gesamten beträgt die Mindereinnahme K 2338.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre ergibt sich eine Mindereinnahme von K 1611, im Güterverkehre eine solche von K 5273.

Im ganzen beträgt die Mindereinnahme K 6884.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Insgesamt wurde eine Mehreinnahme von K 887 erzielt.

Der Personenverkehr wurde allgemein durch die nicht immer günstige Witterung, besonders aber auch durch die zufolge Einführung der Fahrkartensteuer bedingte Fahrpreiserhöhung ungünstig beeinflusst.

Die Ausfälle im Güterverkehre finden ihre Erklärung in der allgemein eingetretenen verminderten

Geschäftstätigkeit und der sich hieraus ergebenden Abschwächung des Verkehres.

In die Gesamteinnahmen sind die Ergebnisse der endgültigen Abrechnung für die Monate Jänner und Februar 1903 einbezogen.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projekt für die zweigeleisige Verbindungskurve zwischen der bestehenden städtischen Strassenbahnlinie in der Thaliastrasse und jener in der Ottakringerstrasse durch die Montleartstrasse: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Vornahme der politischen Begehung rücksichtlich des Projektes der Gemeinde Wien für die zweigeleisige Verbindungskurve zwischen der bestehenden städtischen Strassenbahnlinie in der Thaliastrasse (Linie Nr. 35 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) und jener in der Ottakringerstrasse (Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150) durch die Montleartstrasse für den 20. August 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 36.201.]

Normalspurige Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Genehmigung der Projektspläne für die Brückenwage.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Rohitscher Lokalbahn vorgelegten Projektspläne für die auf der normalspurigen Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn) zur Ausführung gelangenden Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung, mit 8·0 m langer Brücke und auf 30.000 kg Wagefähigkeit, System Schember, genehmigt. [E.-M.-Z. 32.547.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Zdounek-Nemotitz. (Detailprojekte für die Anschlussbauten in den Stationen Zdounek und Nemotitz, sowie für die noch nicht begangene Anschlussstrecke an die letztere Station: Anberaumung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Vornahme der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich der vom Aktionskomitee für die normalspurige Lokalbahn Zdounek-Nemotitz vorgelegten Projekte für die aus Anlass der eventuellen Bauausführung der genannten Bahnlinie herzustellenden Anschlussbauten in den Stationen Zdounek und Nemotitz, sowie für die noch nicht begangene Anschlussstrecke an die letztere Station, in der Zeit vom 2. bis 4. September 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 36.494.]

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Münster i. W. Stationsnamenänderung.) Die Bezeichnung des Personenhaltepunktes Osnabrück Hasethor ist — der neuen Rechtschreibung gemäss — in „Osnabrück Hasetor" abgeändert worden.

Schweiz. (Eröffnung von Strecken der elektrischen Greyerzer Bahn.) Am 23. Juli hat die Eröffnung des regelmässigen Betriebes der Strecken Chatel S. Denis—Kradens und Tour de Trame—Montbovou der elektrischen Greyerzer Bahn stattgefunden.

Württemberg. (Neue Fahrdienstvorschriften.) Am 1. August sind neue, von dem kgl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten (Verkehrsabteilung) genehmigte Fahrdienstvorschriften in Kraft getreten. Die neuen Vorschriften sind im wesentlichen eine neue Auflage der Fahrdienstvorschriften vom 1. Dezember 1898 mit einzelnen Aenderungen und Ergänzungen.

Serbien. (Betriebsergebnisse der Staatsbahnen im Jahre 1901.) Der kürzlich erschienenen Statistik der Serbischen Staatsbahnen für das Jahr 1901 entnimmt die „Bulg. H.-Z." folgende Angaben: Ende des Berichtsjahres umfasste das serbische Eisenbahnnetz 540·8 km normalspuriger und 21·9 km schmalspuriger Eisenbahnlinien. Das investierte Kapital betrug für erstere einschliesslich des rollenden Materiales u. s. w. Dinars 122,940.888·01 und für letztere D. 1,721.403·27. Auf dem Normalspurnetze waren an Fahrbetriebsmitteln vorhanden: 60 Lokomotiven, 3 Wagen für Hofzüge, 116 Personen-, 32 Gepäcks- und 1437 Güterwagen; auf der Schmalspurbahn: 3 Lokomotiven, 1 Personen, 1 Gepäcks- und 48 Güterwagen (für Kohlentransporte). Befördert wurden 717.829 Zivil- und 27.353 Militärpersonen. Auf den normalspurigen Linien bezifferte sich der Gepäcksverkehr auf 2066 t, der Eilgutverkehr auf 3748 t, der Frachtenverkehr an Parteigut 429.695 t, der Frachtenverkehr an Regierungsgütern auf 19.873 t, der Frachtenverkehr an Dienstgütern auf 71.324 t. Auf der schmalspurigen Linie wurden insgesamt 77.208 t, zumeist Steinkohlen, befördert. Die Roheinnahmen des normalspurigen Netzes betrugen: aus dem Personenverkehre D. 2,547.822·10, dem Gepäcksverkehre D. 70.527·73, dem Eilgutverkehre D. 190.404·36, dem Frachtenverkehre für Parteigüter D. 3,433.037·05, aus dem Frachtenverkehre für kreditierte Staatsgüter D. 290.598·35, zusammen D. 6,532.389·59, ferner an Nebengebühren D. 527.316·88, insgesamt D. 7,059.706·47 Die Roheinnahmen der Schmalspurlinie betrugen D. 70.896·50. Von den Einnahmen des Normalspurnetzes wurden Frachtrückzahlungen im Betrage von D. 154.476·30 geleistet, weshalb sich die Gesamteinnahme auf D. 6,905.230·17 verringert. Die Betriebsausgaben betrugen für das Normalspurnetz D. 3,868.549·27 und für die Schmalspurlinie D. 60.256·25. Von den beförderten Frachtgütern entfielen auf den Binnenverkehr 277.225 t, auf den Ausfuhrverkehr 65.552 t, auf den Einfuhrverkehr 43.165 t, auf den Durchfuhrverkehr 43.752 t.

Frankreich. (Die Lokalbahnen [Chemins de fer d'intérét local] im Jahre 1902.) Dem „Journal des Transports" zufolge stellen sich die provisorischen Betriebsergebnisse der französischen Lokalbahnen für das Jahr 1902 wie folgt:

I. Lokalbahnen mit Staatsgarantie.

		1901	1902
Baulänge	km	4.180	4.533
Durchschnittliche Betriebslänge	„	3.834	4.321
Anlagekapital	Frcs.	291,283.789	316,338.590
Betriebseinnahmen	„	14,617.786	15,674.144
Betriebsausgaben	„	13,125.226	13,833.144
Reinerträgnis	„	1,492.060	1,841.000
Einnahmen pro Kilometer	„	3.813	3.627
Ausgaben „ „	„	3.423	3.201
Reinerträgnis pro Kilometer	„	390	426

II. Lokalbahnen ohne Staatsgarantie.

		1901	1902
Baulänge	km	1.206	1.228
Durchschnittliche Betriebslänge	„	1.217	1.219
Anlagekapital	Frcs.	221,457.201	249,170.581
Betriebseinnahmen	„	18,786.984	21,738.941
Betriebsausgaben	„	14,411.200	15,512.618
Reinerträgnis	„	4,375.784	6,226.323
Einnahmen pro Kilometer	„	15.475	17.863
Ausgaben „ „	„	14.871	12.747
Reinerträgnis pro Kilometer	„	3.604	5.116

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Ministerial-Vizesekretär Dr. Josef Leo Gormasz zum Ministerial-Sekretär im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-verband.

Verkehr mit Oesterreich.

Berichtigung von Druckfehlern in dem vom 1. August 1903 gültigen Nachtrage II zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Auf Seite 34 des vorbezeichneten Nachtrages sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 31 B (Thonwaren etc. in der Richtung aus Deutschland) von Hamburg B und Wilhelmsburg nach Wien II (K.F.J.B.), Wien Nordbahnhof, Wien Nordwestbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Wien Donauuferbahnhof und Wien Donaukaibahnhof wie folgt richtigzustellen:

in der Abteilung a von „505" auf „502" } Pfennig
" " " b " „355" " „353" } für 100 kg

Die die Durchführung dieser Aenderung auf Seite 202 des Haupttarifes vorschreibende Bestimmung des in Rede stehenden Nachtrages auf Seite 43 ist zu streichen.

Wien, am 15. August 1903. [813]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen, Reichenberg und Seidenberg.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 78 vom 11. Juli 1903 verlautbarte Einführung des Nachtrages I für obengenannten Verkehr erfolgt nicht am 1. September, sondern am 1. Oktober 1903.

Wien, am 14. August 1903. [814]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn etc.

Tarif vom 1. November 1897.

Einführung eines Nachtrages 6.

Am 1. September 1903 tritt der Nachtrag 6 zu dem seit 1. November 1897 gültigen Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen der Friedländer Bezirksbahnen: Friedland i. B., Heinersdorf und Raspenau-Weissbach, ferner ermässigte Frachtsätze im Verkehre nach der Station Swarow-Hammer der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Einzelne Nachträge sind zum Preise von 5 Pfg. = 6 Heller für das Stück von den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu beziehen.

Wien, am 16. August 1903. [815]

Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einbeziehung der Station Szliacs in den Ausnahmetarif „B".

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Szliacs der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif „B" für Holz u. s. w. einbezogen.

Zur Anwendung gelangen die für die Station Zólyom der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im gleichen Ausnahmetarife „B" bestehenden Frachtsätze.

Budapest, am 13. August 1903. [816]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-verband.

Einführung des Nachtrages 1 zum Ausnahmetarife Teil VI, Heft 2, vom 1. Jänner 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung. Er enthält in der Hauptsache Frachtsätze für die Beförderung von gedörrten Pflaumen und Pflaumenmus ab der Station Sabacz.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 14. August 1903. [817]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahn-verband.

Tarif-Teil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899.

Ermässigung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 20. August 1903 ermässigen sich die in den Ausnahmetarifen Nr. 16 (für Holzstoff) und Nr. 57 (für Kaolin, Thon etc.) enthaltenen Frachtsätze im Verkehre mit der Station Alling um je Mk. 0·06 für 100 kg.

Wien, am 12. August 1903. [818]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahn-verband.

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Ermässigung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 20. August 1903 ermässigen sich die Frachtsätze im Ausnahmetarife Nr. 16 (für Holzstoff) auf Seite 15 des Nachtrages VII von Hallein nach Alling um je Mk. 0·06 für 100 kg.

Wien, am 12. August 1903. [819]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, gültig vom 15. Oktober 1903, tritt ein neuer Tarif-Teil II, Heft 3, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), sowie der in Galizien gelegenen Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien), sowie der von dieser Bahn betriebenen Lokalbahnen anderseits in Wirksamkeit.

Gleichzeitig tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1897 samt den Nachträgen I und II ausser Kraft.

Dieser Tarif ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von K 4·— zu beziehen.

Wien, am 14. August 1903. [820]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Inbetriebsetzung der Verkehrsanlagen an der Riva Grumula im Zollgebiete von Triest.

Am 1. September 1903 werden die neuen Verkehrsanlagen an der Riva Grumula im Zollgebiete von Triest, einschliesslich der Geleiseanlagen auf dem Molo Giuseppino, der Benützung übergeben.

Diese Verkehrsanlagen dienen als Ersatz für die Verkehrsanlagen auf dem Molo IV, welcher mit dem gleichen Zeitpunkte dem Triester Freigebiete (Zollausschluss) einverleibt wird.

Für die Benützung der neuen Verkehrsanlagen werden im Einvernehmen mit den k. k. Lagerhäusern in Triest und unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung der die Verkehrsanlagen am Molo IV betreffenden Beilage A der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ nachstehende Bestimmungen festgesetzt:

1. Am Molo Giuseppino oder an der Riva Grumula per Schiff anlangende oder ab dort zu verschiffende Güter in Mengen von mindestens 5000 kg, einschliesslich jener Güter in geringeren Mengen, für welche die Frachtberechnung nach Wagenladungstarifen erfolgt, können auf den Verkehrsanlagen an der Riva Grumula zur Aufgabe oder Abgabe gebracht werden.

Von der Aufgabe und Abgabe sind ausgeschlossen:

a) explosive Gegenstände, sowie jene feuergefährlichen, leicht entzündlichen und sonstigen Gegenstände, welche nach den einschlägigen Vorschriften auf den Verkehrsanlagen an der Riva Grumula oder am Molo Giuseppino nicht manipuliert werden dürfen;
b) Güter in Mengen unter 5000 kg, wenn die Frachtberechnung nicht nach Wagenladungstarifen erfolgt;
c) aus der Stadt zugeführte oder zur Abfuhr in die Stadt bestimmte Güter;
d) von der Aufgabe sind ferner ausgeschlossen: Güter, die nach den Stationen Triest-St. Andrae, Triest S.B. oder Triest k.k.St.B., dem Triester Freigebiete oder nach Stationen der schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo bestimmt sind.

Ebenso ist die Abgabe von in den genannten Stationen zur Aufgabe oder Neuaufgabe gelangenden Gütern auf den Verkehrsanlagen in der Riva Grumula ausgeschlossen.

Gegenstände, welche mehrere Wagen oder Wagen mit einem Radstande von mehr als 6·0 m erfordern, können nur nach fallweise vorausgegangener Vereinbarung mit den k. k. Lagerhäusern zur Aufgabe oder Abgabe gebracht werden.

2. Als Versandstation bei der Auflieferung und als Bestimmungsstation bei der Ablieferung der Güter gilt die Station Triest-St. Andrae.

In den Frachtbriefen über die nach den Verkehrsanlagen an der Riva Grumula bestimmten Güter ist die Station Triest-St. Andrae, unter Beisetzung der Worte „Riva Grumula“, in nachstehender Form als Bestimmungsstation anzugeben: „Triest-St. Andrae (Riva Grumula)“.

Fehlt der Beisatz „Riva Grumula“ im Frachtbriefe, so findet eine Ueberstellung des Gutes nach den Verkehrsanlagen an der Riva Grumula auch über Antrag des Verfügungsberechtigten nicht statt.

3. Die Gütermanipulation einschliesslich der Ladearbeiten wird auf den Verkehrsanlagen an der Riva Grumula von den k. k. Lagerhäusern besorgt. Die Auflieferung und Ablieferung der Güter beim Versand und Empfang erfolgt ausnahmslos durch Vermittlung der k. k. Lagerhäuser.

4. Bei Gütern, deren Aufladen in die Eisenbahnwagen, bezw. deren Ausladen aus den Eisenbahnwagen nach den Tarifbestimmungen dem Absender, bezw. Empfänger obliegt, wird für die Besorgung dieser Leistung durch die k. k. Lagerhäuser die bahntarifmässige Auflade-, bezw. Abladegebühr eingehoben. Obliegt dagegen das Aufladen oder das Abladen tarifmässig der Eisenbahn, so entfällt die Einhebung dieser Gebühren.

5. Für die Ueberstellung der auf den Verkehrsanlagen auf der Riva Grumula verladenen Güter in die Station Triest-St. Andrae und umgekehrt wird bis auf weiteres eine besondere Gebühr nicht eingehoben.

6. Im Verkehre zwischen Triest-St. Andrae (Riva Grumula) und den westlich von Divača gelegenen Stationen wird ausser der tarifmässigen Fracht von Triest S.B. bis zu der westlich von Divača gelegenen Station oder umgekehrt eine Gebühr von K 4 für jeden beladenen Wagen eingehoben.

7. Auf die Verkehrsanlagen an der Riva Grumula überstellte Sendungen, welche nicht zur Verschiffung gelangen, werden in die Station Triest-St. Andrae rücküberstellt und sind dortselbst zu beziehen. Für die Rücküberstellung gelangt eine Gebühr von K 4 für jeden Wagen zur Einhebung.

Uebergangsbestimmungen.

a) Rücksichtlich jener im Monate August 1903 in Triest anlangenden Dampfer, deren Abfahrt von Triest erst nach dem 31. August 1903 erfolgt, kann die Aufgabe oder Abgabe der gelöschten, bezw. zu ladenden Güter auf den Verkehrsanlagen an der Riva Grumula auch vor dem 1. September 1903 bewerkstelligt werden.

b) Abweichend von den Bestimmungen Ziffer 1—d und 2 wird bis einschliesslich 30. September 1903 auch die Abgabe jener Güter auf den Verkehrsanlagen an der Riva Grumula zugelassen, welche in den Stationen Triest S.B. und Triest k.k.St.B. einlangen oder deren Frachtbriefe bei Ankunft in der Station Triest-St. Andrae die Vorschreibung „Triest-St. Andrae (Riva Grumula)“ nicht tragen. Die Ueber-

stellung vom Triester Ankunftsbahnhofe nach den Verkehrsanlagen an der Riva Grumula erfolgt in diesen Fällen gebührenfrei.

Ausgeschlossen von der Ueberstellung sind jene Güter, welche bei Einbringung des Ueberstellungsantrages des Verfügungsberechtigten im Ankunftsbahnhofe bereits ausgeladen sind.

Wien, im August 1903. [821]

K. k. österr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. September a. St. (1. Oktober n. St.) 1903 tritt zu dem vom 19. Dezember a. St. 1902 (1. Jänner n. St. 1903) gültigen Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Personen- und Gepäcksverkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnittes: II. Besondere Bestimmungen.
2. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnittes: III. Preistafeln.
3. Aenderungen der Anlage: 1. Muster von Kartonfahrkarten.
4. Berichtigungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 50 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. August 1903. [822]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft

zugleich namens der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Neuausgabe des nachbarlichen Personentarifes.

Am 1. Oktober 1903 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn in Kraft.

Derselbe enthält die auf Grundlage der beiderseitigen Lokaltarife neu berechneten direkten Fahrpreise, Gepäckstaxen und Hundekarten.

Der bisherige besondere Kilometerzeiger für die direkte Abfertigung von Sonderzügen etc. entfällt.

Exemplare des Tarifes können seinerzeit durch die beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von Mk. 1·30 oder K 1·50 für das Stück bezogen werden.

Prag, am 16. August 1903. [823]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 tritt zu dem vom 1. November 1901 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung des Vorwortes.
2. Aenderung der besonderen Bestimmungen.
3. Ergänzung der Kontrollvorschriften über die Anwendung des Tarifes.
4. Neue, zum Teile geänderte Zollabfertigungs- und Deklarationsgebühren.
5. Ergänzung der besonderen Bestimmungen über die Anwendung einzelner Ausnahmetarife.
6. Einbeziehung von Stationen.
7. Ergänzung des Ausnahmetarifes 7 B (Eisenwaren u. s. w.).
8. Neue, zum Teile erhöhte Frachtsätze für Ausnahmetarif 16 (lebendes Geflügel).
9. Aufhebung von Frachtsätzen.
10. Ergänzung des Kilometerzeigers.
11. Berichtigungen und Aenderungen.

Exemplare des vorerwähnten Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 50 Heller = 45 Pfennig erhältlich.

Wien, am 14. August 1903. [824]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich und Ungarn.

Schliessung des Bahnhofes Hamburg-Sternschanze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 15. August 1903 wird der Bahnhof Hamburg-Sternschanze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen und ist somit die Aufnahme von Eil- und Frachtstückgütern für diesen Bahnhof nicht mehr zulässig.

Es treten daher die diesbezüglichen Bestimmungen auf Seite 3 des Nachtrages III zum Tarifhefte 1 und auf Seite 4 des Nachtrages I zum Tarifhefte 3, nach welchen Eil- und Frachtstückgüter im Verkehre mit Hamburg-Sternschanze nicht direkt abzufertigen, sondern auf Umkartierung in Hamburg B verwiesen sind, mit obgenanntem Tage ausser Kraft.

Wien, am 14. August 1903. [825]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Russland. (Ausstellung in Kiew.) Einem Telegramme der „Russ. Hand.-Tel.-Ag.“ aus Kiew vom 3. Juli a. St. 1903 zufolge, hat dort die konstituierende Sitzung des Komitees für die im Jahre 1904 zu veranstaltende Ausstellung stattgefunden. Die im August und September abzuhaltende Ausstellung ist in bezug auf die Landwirtschaft als Regional-, in bezug auf die Zuckerindustrie als allrussische gedacht; die ausländischen Exponaten treten nicht in Wettbewerb.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1849	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Pos. E—18 der Güterklassifikation	Bodisch	Neustadt a. d. Mettau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	26 Heller	19 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
1850	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Vide umstehende Tabelle			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung: ad a) für Gewichtsmengen unter 5000 kg; ad a 1) für mindestens 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen; ad a 2) für mindestens 10.000 kg } ad b), c), d), f) und g) für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad e) für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen, sowie der in den Lokaltarifen der beteiligten Bahnverwaltungen enthaltenen besonderen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen der Weinsendungen etc. in Ladungen von 5000 kg und 10.000 kg, ferner der sub b) bis g) angeführten Artikel obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, bezw. Kartierungsfrachtsätze vom 1. März 1903	Verschieden	Vide umstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von oder nach	Nach oder von	Artikel								
		Wein (exkl. Obstwein [Cider] und Schaumwein [Champagner]), Weinmaische, mit Ausnahme von Obstmaische, ferner Most (Weinmost)			Brennholz	Holzkohle	Kartoffeln	Pflastersteine, auch Trottoirplatten aus Bruchstein	Moorhirsestroh	Schilfrohr
		a)	a 1)	a 2)	b)	c)	d)	e)	f)	g)
		Frachtsätze in Heller pro 100 kg								
Alvincz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	365	321	263	—	—	—	—	—	—
Apcz-Szántó		195	168	154	—	—	—	—	—	—
Arad		295	258	223	—	—	—	—	—	—
Balázsfalva		384	339	275	—	—	—	—	—	—
Bács-Almás		266	232	211	—	—	—	—	—	—
Bács-almási szöllök		266	232	209	—	—	—	—	—	—
Bázsás		355	312	257	—	—	—	—	—	—
Beregszász		333	293	243	—	152	—	—	—	—
Bihar-Püspöki		291	255	221	—	—	—	—	—	—
Bossány		—	—	—	—	—	78	—	—	—
Csongrád		240	209	192	—	—	—	—	—	—
Csorvás		—	—	—	—	—	—	—	126	—
Czegléd		189	163	149	—	—	—	—	—	—
Debreczen		281	246	217	—	—	—	—	—	—
Eger		234	204	186	—	—	—	—	—	—
Erzsébetváros		400	353	285	—	—	—	—	—	—
Felvincz		371	327	267	—	—	—	—	—	—
Fehértemplon		350	308	253	—	—	—	—	—	—
Gyöngyös		208	180	165	—	—	—	—	—	—
Hadház		291	255	221	—	—	—	—	—	—
Hosszúasszó		387	341	277	—	—	—	—	—	—
Kassa Ks.O. und M.A.V.		305	267	227	—	—	—	—	—	—
Kecskemét		208	180	165	—	—	100	—	—	—
Keczel		215	186	170	—	—	—	—	—	—
Kis-Kapus		391	345	279	—	—	—	—	—	—
Kis-Körös		208	180	165	—	—	—	—	—	—
Kis-Kun-Dorozsma		259	226	208	—	—	—	—	—	—
Kis-Kun-Félegyháza		221	192	176	—	—	106	—	—	—
Kis-Szallás		234	204	186	—	—	—	—	—	—
Kistelek		240	209	192	—	—	—	—	—	—
Kis-Varda		320	281	235.	—	—	140	—	—	—
Köbánya alsó u. felsö pályaudvár		146	124	112	—	—	—	—	—	—
Kurtics		286	250	219	—	—	—	—	—	—
Kutti		—	—	—	—	—	46	—	—	—
Küküllöszeg		382	337	273	—	—	—	—	—	—
Losoncz		243	211	197	—	—	—	—	—	—
Lökösháza		—	—	—	—	—	—	—	128	—
Malaczka		80	73	71	43	—	41	—	—	—
Maros-Ludas		375	330	269	—	—	—	—	—	—
Miskolcz gömöri pályaudvár		259	226	209	—	—	—	—	—	—
Nagy-Enyed		378	333	271	—	—	—	—	—	—
Nagykáta		176	151	138	—	—	—	—	—	—
Nagy-Kikinda		291	255	221	—	—	131	—	—	—
Nagy-Mihály		323	284	237	—	—	—	—	—	—
Nagy-Szt. Miklós		—	—	—	—	—	132	—	—	—
Nagy-Várad		291	255	221	—	—	131	—	—	—
Nyiregyháza		305	267	227	—	—	135	—	—	—
Pátroba		—	—	—	—	—	139	—	—	—
Pozsony		66	64	62	—	—	36	—	—	—
Rakasdia		—	—	—	—	152	—	—	—	—
Rácz-Szt. Péter		—	—	—	—	—	133	—	—	—
Sarkad-Keresztúr		—	—	—	—	—	—	—	137	—
Sárafalva		—	—	—	—	—	132	—	—	—
Sátoralja-Ujhely		300	263	227	—	—	—	—	—	—
Segesvár		407	359	289	—	—	—	—	—	—
Selyp		189	163	149	—	—	—	—	—	—
Szabadka		253	221	203	—	—	—	—	—	—
Szatymáz		253	221	203	—	—	—	—	—	—
Szeged		259	226	208	—	—	121	—	121	—
Szerencs		281	246	217	—	—	—	—	—	—
Szob		162	150	142	—	—	—	61	—	—
Tarczal		286	250	219	—	—	—	—	—	—
Tápiószéle		183	158	143	—	—	90	—	—	—
Técsö		352	310	255	—	—	—	—	—	—
Tokaj		286	260	221	—	—	—	—	—	—
Uj-Arad		300	263	225	—	—	—	—	—	—
Ujvidék		304	267	225	—	—	134	—	—	134
Vadkert-Táslár		215	186	170	—	—	—	—	—	—
Valkány		—	—	—	—	—	128	—	—	—
Vámospércs		291	255	221	—	—	—	—	—	—
Versecz		341	300	247	—	—	—	—	—	—
Zombor		281	246	217	—	—	128	—	—	—
Zsombolya		—	—	—	—	—	138	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1851	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlenabfälle, und zwar Staubkohle und Lösche	Siehe die nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Siehe die nachstehende Tabelle			Im Kartierungswege		Hierdurch wird die im Vrdgs.-Bl. Nr. 63 vom 4. Juni 1903 unter fortl. Nr. 1417 publizierte Begünstigung gegenstandslos

Nach	Von Littitz normal	ermässigt	Differenz	Nürschan normal	ermässigt	Differenz	Radnitz normal	ermässigt	Differenz	Staab normal	ermässigt	Differenz	Stupno-Břas normal	ermässigt	Differenz
	Heller für 1000 kg														
Amstetten	810	660	150	810	660	150	840	690	150	840	690	150	820	670	150
Attnang-Puchheim	840	690	150	860	710	150	870	720	150	870	720	150	860	710	150
Battelau	710	550	160	710	550	160	740	590	150	740	590	150	730	570	160
Beraun	370	230	140	390	250	140	370	230	140	420	270	150	340	210	130
Bischofshofen	1000	880	120	1050	900	160	1060	910	150	1000	900	100	1060	910	150
Blisova	310	190	120	230	140	110	370	230	140	—	—	—	340	210	130
Böheimkirchen	900	750	150	920	770	150	940	790	150	940	790	150	920	770	150
Budweis	550	370	180	550	370	180	580	410	170	580	410	170	570	390	180
Eberstein	1270	1120	150	1290	1140	150	1300	1150	150	1300	1150	150	1290	1140	150
Eferding	920	810	110	940	830	110	950	840	110	950	840	110	940	830	110
Eggenburg	760	610	150	780	620	160	790	640	150	790	640	150	790	640	150
Etsdorf	820	670	150	840	690	150	860	710	150	860	710	150	840	690	150
Furth i. W.	390	250	140	340	210	130	440	290	150	310	190	120	440	290	150
Gersthof	970	810	160	970	810	160	1000	840	160	1000	840	160	980	820	160
Gojau*)	660	550	110	675	550	125	705	590	115	705	590	115	695	570	125
Gmünd	630	460	170	630	460	170	660	500	160	660	500	160	650	480	170
Haag	760	610	150	780	620	160	790	640	150	790	640	150	780	620	160
Hallein	980	830	150	980	830	150	1020	870	150	1020	870	150	1000	850	150
Heiligenstadt	890	740	150	900	750	150	920	770	150	920	770	150	900	750	150
Hernals	980	810	170	980	810	170	1010	840	170	1010	840	170	990	820	170
Hičitz	370	230	140	390	250	140	420	270	150	420	270	150	390	250	140
Holoubkau	230	140	90	280	170	110	230	140	90	310	190	120	230	140	90
Iglau	740	590	150	760	610	150	780	620	160	780	620	160	760	610	150
Jareschau	660	500	160	680	520	160	700	530	170	700	530	170	680	520	160
Josefihütte	340	210	130	340	210	130	390	250	140	390	250	140	370	230	140
Klattau	280	170	110	340	210	130	370	230	140	370	230	140	340	210	130
Krems	840	690	150	840	690	150	870	720	150	870	720	150	860	710	150
Krumau	660	550	110	675	550	125	705	590	115	705	590	115	695	570	125
Linz	740	590	150	760	610	150	780	620	160	780	620	160	780	620	160
Marchtrenk	780	620	160	790	640	150	810	660	150	810	660	150	810	660	150
Mattighofen	940	790	150	950	800	150	970	820	150	970	820	150	950	800	150
Mies-Kladrau	280	170	110	280	170	110	340	210	130	310	190	120	310	190	120
Mösel	1290	1140	150	1300	1150	150	1320	1170	150	1320	1170	150	1320	1170	150
Nemělkau-Welhartitz	310	190	120	390	250	140	420	270	150	420	270	150	390	250	140
Neugedein	340	210	130	310	190	120	420	270	150	280	170	110	420	270	150
Neulengbach	920	770	150	940	790	150	950	800	150	950	800	150	940	790	150
Oberbřis	—	—	—	230	140	90	280	170	110	280	170	110	230	140	90
Ottakring	990	820	170	990	820	170	1020	850	170	1020	850	170	1000	830	170
Pisek	440	290	150	470	310	160	500	330	170	500	330	170	470	310	160
Pottenbrunn	900	750	150	900	750	150	940	790	150	920	770	150	920	770	150
Prinzersdorf	890	740	150	900	750	150	920	770	150	920	770	150	920	770	150
Radotin	440	290	150	470	310	160	440	290	150	480	330	150	420	270	150
Rokitzan	230	140	90	230	140	90	—	—	—	280	170	110	—	—	—
Saalfelden	1130	980	150	1140	990	150	1160	1010	150	1160	1010	150	1160	1010	150
Salzburg	950	800	150	970	820	150	980	830	150	980	830	150	970	820	150
St. Andrä-Wördern	860	710	150	870	720	150	890	740	150	890	740	150	870	720	150
Schüttenhofen	390	250	140	420	270	150	440	290	150	440	290	150	440	290	150
Schwarzenau	660	500	160	680	520	160	700	530	170	700	530	170	700	530	170
Stankau	280	170	110	—	—	—	340	210	130	—	—	—	340	210	130
Strakonitz	390	250	140	420	270	150	440	290	150	440	290	150	420	270	150
Taus	340	210	130	280	170	110	390	250	140	230	140	90	370	230	140
Villach	1350	1200	150	1350	1200	150	1380	1230	150	1380	1230	150	1370	1220	150
Wien I	980	830	150	1000	850	150	1020	870	150	1020	870	150	1000	850	150
Wien II	890	740	150	900	750	150	920	770	150	920	770	150	920	770	150
Zartlesdorf	630	460	170	630	460	170	660	500	160	660	500	160	650	480	170
Zditz	340	210	130	370	230	140	340	210	130	390	250	140	340	210	130
Ziersdorf	790	640	150	810	660	150	820	670	150	820	670	150	810	660	150
Zliw	500	330	170	520	350	170	550	370	180	550	370	180	550	370	180

*) Nur für jene in Krumau in situierten Etablissements gültig, welche mit der Station Gojau in direkter Schienenverbindung stehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1852	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Kohle, mineralische (Pos. K—25 der Güterklassifikation)	Nürschan	Wien-Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf das Schiff gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	970 Heller für eine Tonne (= 1000 kg)	840 Heller für eine Tonne (= 1000 kg)	130 Heller für eine Tonne (= 1000 kg)	Im Kartierungswege		Hierdurch wird die Publikation im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 34 vom 21. März 1903, fortl. Nr. 1036, gegenstandslos
1853	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Zuckerrüben, frische	Hostiwitz	Station Zakolan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen auf die, bezw. von den Eisenbahnwagen hat die Partei auf ihre eigenen Kosten innerhalb der hierfür festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Jänner 1904	Lokalgütertarif	Heller 21	Heller 17	Heller 4	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1904 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
				Jenč					19	17	2			
1854	**Niederösterr. Landes-Eisenbahnamt**	Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank	Steinkohle	Kirchberg a. d. Pielach	St. Pölten L B. loko und transit	**Aufgabe von mindestens 1000 t*)** und Frachtzahlung von mindestens 5000 pro Wagen	bis 31. Dezember 1903	Ermässigte Wagenladungsklasse der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg-Mank	28	*) 26·6	*) 1·4	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Frachtenaufnahmescheine oder der Frachtbrief-Duplikate, welche bis spätestens 1. März 1904 beim Niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte, Wien, I. Herrengasse 13, in Vorlage zu bringen sind	*) Bei Aufgabe von je weiteren vollen 1000 t wird der Frachtnachlass um je 1·5 Prozent für das ganze aufgelieferte Quantum erhöht, und zwar beträgt derselbe bei 2000 t 1·82, 3000 t 2·24, 4000 t 2·66 etc.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 95. **Wien, 20. August 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Staatsvertrag vom 20. November 1902 *) zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche, wegen Herstellung der Eisenbahnverbindung von Friedeberg a. Q. nach Heinersdorf.

(Abgeschlossen zu Berlin am 20. November 1902, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Budapest am 13. Februar 1903, die Ratifikationen ausgetauscht zu Berlin am 1. Juli 1903.)

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich, Apostolischer König von Ungarn; König von Böhmen, Dalmatien, Kroatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnthen, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc.

thuen kund und bekennen hiemit:

Nachdem zwischen Unseren Bevollmächtigten und jenen Seiner Majestät des Deutschen Kaisers, Königs von Preussen, wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Friedeberg a. Q. nach Heinersdorf am 20. November 1902 in Berlin ein Vertrag unterzeichnet worden ist, welcher wörtlich lautet wie folgt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. und Apostolischer König von Ungarn

und

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen, im Namen des Deutschen Reiches, das hierbei Preussen auf dessen Antrag vertritt,

sind übereingekommen, zur Regelung der Beziehungen zwischen Oesterreich und Preussen wegen Herstellung einer weiteren Eisenbahnverbindung einen Vertrag abzuschliessen, und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. und Apostolischer König von Ungarn:

Allerhöchstihren Ministerialrat im k. k. Eisenbahnministerium Dr. August Weeber,
Allerhöchstihren Ministerialrat im k. k. Finanzministerium Dr. Friedrich Freiherrn v. Raymond,
Allerhöchstihren Sektionsrat im k. k. Eisenbahnministerium Ladislaus Miller,
Allerhöchstihren Sektionsrat im k. k. Finanzministerium Dr. Engelbert Pilz,
Allerhöchstihren Sektionsrat im k. k. Handelsministerium Dr. Friedrich Karmiński,

und

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen:

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Legationsrat Franz v. Aichberger,
Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Oberfinanzrat Julius Rathjen,

*) Enthalten in dem am 15. August 1903 ausgegebenen LXXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 166.

Allerhöchstihren Geheimen Oberbaurat Balduin Wiesner,
Allerhöchstihren Geheimen Oberfinanzrat Gustav Lacomi,
Allerhöchstihren Geheimen Finanzrat Rudolf Ottendorff,

von welchen nach geschehener Mitteilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten unter dem Vorbehalte der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel I.

Die Regierungen der im Eingange bezeichneten beiden Staaten sind übereingekommen, eine Eisenbahnverbindung von Friedeberg am Queis nach Heinersdorf zuzulassen und gegenseitig zu fördern.

Artikel II.

Die k. k. österreichische Regierung hat rücksichtlich der in ihrem Gebiete gelegenen Strecke der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn unterm 8. September 1900 die Konzession an den Bezirksausschuss Friedland erteilt. Die genannte Regierung wird den Konzessionär anhalten, dass die vollständige Ausgestaltung der österreichischen Strecke in dem durch den Anschluss geforderten Ausmasse gleichzeitig mit der Bauvollendung der preussischen Strecke erfolgt.

Die kgl. preussische Regierung erklärt sich ihrerseits bereit, die auf ihrem Gebiete liegende Anschlussstrecke dieser Eisenbahnverbindung von der Reichsgrenze bis Friedeberg am Queis auf eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben und die Erfüllung derjenigen Bedingungen, von denen der Bau dieser Strecke gesetzlich abhängig gemacht werden sollte, sichergestellt sein wird. Bei Eintritt dieser Voraussetzungen wird die kgl. preussische Regierung der k. k. österreichischen Regierung hiervon längstens innerhalb dreier Monate Nachricht geben und den Bau der preussischen Strecke derart vorbereiten und fördern, dass dieselbe ehetunlichst im Baue vollendet und dem Betriebe übergeben werden kann.

Artikel III.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie, sowie des gesamten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe bleibt jeder der beiden hohen Regierungen für ihr Gebiet vorbehalten.

Nachdem die Feststellung des Punktes, wo die Eisenbahn die Grenze überschreitet, bereits durch technische, zu diesem Zwecke abgeordnete Kommissare erfolgt ist, genehmigen die beiden hohen vertragschliessenden Regierungen die diesbezüglich getroffene Vereinbarung.

Artikel IV.

Die Eisenbahn soll als Nebenbahn zur Ausführung gelangen und zunächst nur mit einem durchgehenden Geleise versehen werden. Sollte späterhin das Bedürfnis nach Herstellung des zweiten Geleises auf der ganzen Bahnlinie, beziehungsweise auf einzelnen Teilstrecken derselben oder nach einer sonstigen zur ungestörten Abwicklung des Verkehres notwendigen weiteren Ausgestaltung der ersten Bau- und Betriebseinrichtungen sich herausstellen, so werden die hohen Regierungen behufs einer Verständigung hierüber in weitere Verhandlung treten.

Die Spurweite der Geleise soll in Uebereinstimmung mit den anschliessenden Bahnen 1·435 m im Lichten der Schienen betragen. Auch im übrigen sollen die Konstruktionsverhältnisse der anzulegenden Bahnstrecke und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichmässigen Grundsätzen festgestellt werden, dass auf den beiderseitigen Bahnstrecken ein ineinandergreifender Betrieb stattfinden kann, insbesondere auch die Betriebsmittel von und nach den anschliessenden Bahnen ungehindert übergehen, beziehungsweise wechselseitig benützt werden können.

Die von einer der beiden hohen Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne nochmalige Prüfung auch auf der im Gebiete der anderen liegenden Bahnstrecke zugelassen werden.

Artikel V.

Die beiden hohen Regierungen verpflichten sich, zuzulassen, beziehungsweise anzuordnen, dass die Bahn an ihren Endpunkten in angemessene, den Uebergang der Betriebsmittel gestattende Schienenverbindung mit den zur Zeit daselbst anschliessenden Eisenbahnen gesetzt wird.

Artikel VI.

Die k. k. österreichische Regierung erklärt ihre Zustimmung, dass die auf österreichischem Staatsgebiete gelegene Strecke von der beiderseitigen Grenze bis zu der künftigen Betriebswechselstation (Artikel XV) von der kgl. preussischen Staatseisenbahnverwaltung betrieben wird.

Artikel VII.

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt in Ansehung der die beiderseitige Grenze überschreitenden Bahnlinie auf jedem der beiden Gebiete der betreffenden Territorialregierung ausschliesslich vorbehalten.

Artikel VIII.

Die hohen Regierungen behalten sich vor, zur Handhabung der ihnen über die Bahnstrecke in ihrem Gebiete und den Betrieb auf derselben zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte Kommissare zu bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu den Eisenbahnverwaltungen in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der zuständigen Landesbehörden geeignet sind.

Artikel IX.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechtes der k. k. österreichischen Regierung über die in ihrem Gebiete gelegene Bahnstrecke und über den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt die Ausübung des Oberaufsichtsrechtes über die den Betrieb führende Eisenbahnverwaltung der kgl. preussischen Regierung.

Artikel X.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem der beiden Gebiete zuständigen Behörden in Gemässheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze zunächst durch die Beamten der Eisenbahnverwaltung gehandhabt werden.

Artikel XI.

Insoweit ein österreichischer Unternehmer innerhalb des preussischen Gebietes oder ein deutscher Unternehmer innerhalb des österreichischen Gebietes den Bau, beziehungsweise den Betrieb der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahnlinie ganz oder teilweise übernimmt oder künftig übernehmen sollte, hat sich derselbe rücksichtlich aller aus der Anlage und aus dem Betriebe der Bahn herzuleitenden Entschädigungsansprüche den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Staates, in welchem die Schadenszufügung stattgefunden hat, zu unterwerfen, insofern der Entschädigungsanspruch nicht aus einem mit der betriebführenden Bahnverwaltung oder mit einer der übrigen an dem Transporte beteiligten Bahnen abgeschlossenen Frachtgeschäfte hergeleitet wird.

Artikel XII.

Deutsche Reichsangehörige, welche von der preussischen Eisenbahnverwaltung beim Betriebe der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke Heinersdorf—Reichsgrenze etwa angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Untertanenverbande ihres Heimatslandes aus.

Die Stellen der Lokalbeamten, mit Ausnahme der Bahnhofvorstände, der Telegraphen- und derjenigen Beamten, welche mit der Erhebung von Geldern betraut sind, sollen jedoch tunlichst mit einheimischen Staatsangehörigen besetzt werden.

Sämtliche Beamte sind ohne Unterschied des Ortes ihrer Anstellung bei der Bahn rücksichtlich der Disziplinarbehandlung nur der Anstellungsbehörde, im übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates unterworfen, in welchem sie ihren Wohnsitz haben.

Artikel XIII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiet die betriebführende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Artikel XIV.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehres zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen finden auch auf den durch den gegenwärtigen Vertrag gesicherten Eisenbahnanschluss Anwendung.

Beide hohen vertragschliessenden Teile verpflichten sich, dahin zu wirken:

1. dass auf der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahn möglichst im Anschlusse an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken mindestens zwei für die Personenbeförderung geeignete Züge täglich in beiden Richtungen und für den Güterverkehr so viel Züge eingerichtet werden als zur Bewältigung desselben erforderlich sind, sowie dass die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geregelt werden;

2. dass der Einführung direkter Abfertigungen im Personen- und Güterverkehre zwischen der in Frage stehenden Eisenbahn und den angrenzenden Bahnstrecken, falls dieselbe im Interesse des Verkehres von beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet wird, seitens der betriebführenden Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen nicht widersprochen werde;

3. dass die in Rede stehende Eisenbahn zur Aufnahme in die Liste der dem Internationalen Uebereinkommen für den Eisenbahn-Frachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen angemeldet werde.

Artikel XV.

Der Betriebswechsel auf der herzustellenden Eisenbahn soll in der auf österreichischem Gebiete gelegenen Station Heinersdorf erfolgen, deren Erweiterung und Ausgestaltung auf Grund der auszuarbeitenden Projekte durch technische Kommissare bestimmt werden wird.

Für die Anlage und Ausrüstung der Wechselstation sind die in Oesterreich geltenden Grundsätze massgebend.

Dagegen sollen die Einrichtungen des Baues und Betriebes, die Konstruktion des Oberbaues und die Signaleinrichtungen der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke von der Grenze bis zu der Wechselstation mit denjenigen Einrichtungen übereinstimmen, welche in dieser Beziehung für die auf preussischem Gebiete gelegene Anschlussstrecke genehmigt werden.

Artikel XVI.

Die k. k. österreichische Regierung wird den Konzessionär der auf ihrem Gebiete gelegenen Strecke der im Artikel I angeführten Bahn anhalten, der kgl. preussischen Staatseisenbahnverwaltung die Mitbenützung der als Grenz- und Wechselstation auszugestaltenden Station Heinersdorf zu gestatten.

Artikel XVII.

Bezüglich der Bedingungen, unter welchen der kgl. preussischen Staatseisenbahnverwaltung der Betrieb auf der österreichischen Strecke (Artikel VI) zu überlassen ist, bleibt eine Verständigung zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen vorbehalten.

Beim Mangel eines Einverständnisses haben sich die Bahnverwaltungen den nach vorgängiger Verständigung gemeinschaftlich zu treffenden Anordnungen der beiden hohen Regierungen zu fügen.

Jedenfalls soll aber die betriebführende Verwaltung seitens der kgl. preussischen Regierung bindend verpflichtet werden, die ordnungsmässige Instandhaltung der ihr in Betrieb gegebenen Strecke nebst allem Zubehör, einschliesslich der nach österreichischen Verwaltungsgrundsätzen erforderlich werdenden Erneuerungen, auf eigene Kosten zu übernehmen und dem Eigentümer das auf die Strecke nachweislich verwendete Anlagekapital, jedoch ohne Einrechnung etwaiger Kosten der Geldbeschaffung und Kursverluste, mit jährlich vier Prozent zu verzinsen.

Nach gleichen Grundsätzen werden die Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlagen behandelt, welche die k. k. österreichische Regierung im Interesse des Verkehres für geboten erachten möchte.

Artikel XVIII.

Auch rücksichtlich der Bedingungen, unter denen der kgl. preussischen Staatseisenbahnverwaltung das Recht der Mitbenützung des Bahnhofes Heinersdorf als Wechselbahnhof zustehen soll, und insbesondere bezüglich der der Eigentumsverwaltung dafür zu leistenden besonderen Entschädigung bleibt eine Vereinbarung zwischen den beteiligten beiderseitigen Bahnverwaltungen vorbehalten.

Beim Mangel eines Einverständnisses haben sich die Bahnverwaltungen den nach vorgängiger Verständigung gemeinschaftlich zu treffenden Anordnungen der beiden hohen Regierungen zu fügen.

Jedenfalls sollen aber die Kosten für die in der Wechselstation auszuführenden Anlagen und Bauten, einschliesslich der Dienst- und Wohnräume für die Eisenbahn-, Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeiverwaltung, in dem durch das wirkliche Bedürfnis des Verkehres der in Rede stehenden Bahn bedingten Umfange seitens der den Bahnhof mitbenützenden kgl. preussischen Staatseisenbahnverwaltung nach Verhältnis der Mitbenützung dem Eigentümer bar vergütet oder mit vier Prozent verzinst werden.

Nach gleichen Grundsätzen werden die Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlagen in der Wechselstation behandelt, welche die k. k. österreichische Regierung im Interesse des Verkehres für geboten erachten, oder welche die kgl. preussische Regierung für ihre im dritten Absatze bezeichneten Dienstzweige etwa in Anspruch nehmen sollte.

Artikel XIX.

Auf der Grenzstation Heinersdorf, welche mit der auf österreichischem Gebiete anzulegenden Wechselstation vereinigt werden soll, wird von beiden Seiten je ein Grenzzollamt mit den den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Abfertigungsbefugnissen errichtet werden.

Die vertragschliessenden hohen Regierungen erklären sich bereit, die Befugnisse der genannten Zollämter zu erweitern, sobald und soweit die Ausdehnung des Verkehres es erfordern sollte.

Artikel XX.

Die Förmlichkeiten der zollamtlichen Revision und Abfertigung des Passagiergepäckes, der ein- und ausgehenden Güter, sowie der zollamtlichen Ueberwachung des Durchzugsverkehres sollen seinerzeit durch beiderseitige Kommissare noch näher verabredet werden.

Artikel XXI.

Die wegen Handhabung der Pass- und Fremdenpolizei im Eisenbahnverkehre schon bestehenden oder noch zu vereinbarenden Bestimmungen sollen auf die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahnverbindung Anwendung finden.

Ueber die Amtsbefugnisse der Polizeibeamten, welche etwa von der kgl. preussischen Regierung auf dem Grenzbahnhofe stationiert werden sollten, bleibt eine besondere Verständigung zwischen den beiden hohen Regierungen vorbehalten.

Die Verhandlung hierüber soll mindestens drei Monate vor Inbetriebsetzung der herzustellenden Eisenbahn beginnen und vor Eröffnung des Betriebes tunlichst vollständig zum Abschlusse gebracht werden.

Artikel XXII.

Die Regelung des Post- und Telegraphendienstes bleibt der besonderen Verständigung zwischen den beiderseitigen Post- und Telegraphen-Verwaltungen vorbehalten.

Für den Fall, dass hiernach der Betriebswechsel auch für den Postbetrieb an demselben Punkte stattfindet, welcher nach Artikel XV für den Eisenbahnbetriebswechsel in Aussicht genommen ist, hat die kgl. preussische Staatseisenbahn-Verwaltung die Verpflichtung zu übernehmen, auf der Strecke zwischen der beiderseitigen Grenze und der Wechselstation diesen Betrieb zugunsten der k. k. österreichischen Postverwaltung auszuführen.

Artikel XXIII.

Die k. k. österreichische Regierung wird den Betrieb der auf ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecke, soweit und solange derselbe von einer preussischen Eisenbahn-Verwaltung geführt wird, mit keinen anderen oder höheren Abgaben belegen, als denjenigen, welche den Bahnbetrieb ausländischer Eisenbahn-Verwaltungen im allgemeinen treffen.

Artikel XXIV.

Sollte späterhin eine Aenderung in den Eigentumsverhältnissen der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke infolge Einlösung oder Heimfalls derselben eintreten oder die k. k. österreichische Regierung den Betrieb der gedachten Strecke übernehmen, ohne das Eigentum derselben zu erwerben, so bleiben dessenungeachtet die Bestimmungen des gegenwärtigen Vetrages unverändert in Kraft.

Der kgl. preussischen Regierung soll es freistehen, die aus diesem Vertrage für sie hervorgehenden Rechte und Pflichten auf das Deutsche Reich zu übertragen.

Artikel XXV.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseitig zur Allerhöchsten Genehmigung vorgelegt und die Auswechslung der darüber auszufertigenden Ratifikationsurkunden baldtunlichst in Berlin bewirkt werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin am 20. November 1902.

(L. S.) **Weeber** m. p.
(L. S.) **Raymond** m. p.
(L. S.) **Miller** m. p.
(L. S.) **Dr. Pilz** m. p.
(L. S.) **Dr. Karmiński** m. p.

(L. S.) **v. Aichberger** m. p.
(L. S.) **Rathjen** m. p.
(L. S.) **Wiesner** m. p.
(L. S.) **Lacomi** m. p.
(L. S.) **Ottendorff** m. p.

So haben Wir nach Prüfung sämtlicher Artikel dieses Vertrages denselben gutgeheisen und genehmigt und versprechen mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger denselben seinem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet und derselben Unser kaiserliches und königliches Insiegel beidrücken lassen.

So geschehen zu Budapest, den 13. Februar im Jahre des Heiles Eintausend neunhundert und drei, Unserer Reiche im fünf und fünfzigsten.

L. S.

Franz Joseph m. p.

Agenor Graf **Gołuchowski** m. p.

Auf Allerhöchst eigenen Befehl Seiner kaiserlichen und königlich Apostolischen Majestät:

Alexander Ritter v. **Suzzara** m. p.,
Sektions-Chef.

Vorstehender Staatsvertrag wird mit der Wirksamkeit für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder kundgemacht.

Wien, am 4. August 1903.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p. **Call** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Betriebseröffnung der neuen elektrischen Linie „von der Lützowgasse bis Hochsatzenstrasse.) Laut Anzeige der Gemeinde Wien — Städtische Strassenbahnen wurde die neue elektrische Linie (Verlängerung der bestehenden Linie „Linzerstrasse") von der Lützowgasse bis Hochsatzenstrasse (Baumgartner Kasino) der Wiener städtischen Strassenbahnen am 17. August 1903 dem allgemeinen Verkehre übergeben, und verkehren die Wagen von der Babenbergerstrasse über die Mariahilferstrasse—Linzerstrasse bis zur Umkehrstelle Hochsatzenstrasse (Baumgartner Kasino) und umgekehrt.
[E.-M.-Z. 37.416.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell. (Vorlage des generellen Projektes für die Teilstrecke von der Station Laubenbachmühle bis Mariazell: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank in Wien behufs Anordnung der Trassenrevision vorgelegte generelle Projekt für die zweite Teilstrecke der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell von der Station Laubenbachmühle bis Mariazell nach vorläufiger Ueberprüfung geeignet befunden, der erbetenen Amtshandlung zugrunde gelegt zu werden. Unter einem wurden daher die k. k. Statthaltereien in Wien und in Graz unter Uebermittlung je eines Projektspares beauftragt, im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für das gegenständliche Projekt die Trassenrevision einzuleiten.
[E.-M.-Z. 29.604.]

Normalspurige Lokalbahn Skawce-Trzebinia-Siersza wodna. (Vorlage der Projekte für die Ergänzungsbauten: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Projekte für die im nachstehenden angegebenen Ergänzungsbauten auf der normalspurigen Lokalbahn Skawce-Trzebinia-Siersza wodna, und zwar:

1. Versicherung des Bahndammes in km 2·9 bis km 3·2;
2. Uferversicherung in km 8·4/8;
3. Erhöhung des Inundationsdammes, Dammversicherung und Herstellung eines Wegobjektes in km 9·4/8;
4. Uferversicherungen in km 13·7 bis km 14·2;
5. Hebung der Nivellette in km 25·1/4;
6. Entwässerung in km 0·99 bis km 1·64;
7. Entwässerung in km 2·1/2, und endlich
8. Anlage eines Betondurchlasses in km 23·4

prinzipiell genehmigt und unter einem an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur ehesten Abhaltung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung mit der Ermächtigung geleitet, für diese einzelnen Bauherstellungen bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Landesausschuss ex commissione zu erteilen.
[E.-M.-Z. 27.871.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Zwettl-Martinsberg. (Detailprojekt: Anberaumung der Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsver-

handlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von der Stadtgemeindevorstehung in Zwettl vorgelegten Detailprojektes für die Fortführung der bestehenden Bahnlinie Schwarzenau—Zwettl von Zwettl bis Martinsberg die Vornahme der Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen in der Zeit vom 9. bis 18. September anberaumt. Die Linienführung der im Detailprojekte behufs Näherlegung der Station Ottenschlag zu dem gleichnamigen Markte vorgesehenen Variante von km 26·675 bis km 32·890, bezw. die Frage der im Zuge derselben vorgesehenen Station Ottenschlag wird unmittelbar vor Durchführung der politischen Begehung der Variantenstrecke zu erörtern und klarzustellen sein. [E.-M.-Z. 34.943.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Inbetriebnahme des Verbindungsgeleises zwischen der Neulerchenfelder- und der Josefstädterstrasse.) Am 14. August wurde das Verbindungsgeleise zwischen der Neulerchenfelder- und der Josefstädterstrasse dem Betriebe übergeben.

— (Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Heiligenstädterstrasse—Nussdorf.) — Am 13. August ist der elektrische Betrieb auf der bisher mit Dampf betriebenen Strassenbahnlinie Heiligenstädterstrasse—Nussdorf aufgenommen worden. Durch die Eröffnung dieser Linie ist die direkte elektrische Verbindung Schottenring-Nussdorf hergestellt worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung einer Vorkonzession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 1. August 1903 dem Advokaten Dr. Gabriel Varga in Szent-Gotthárd und Konsorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Szent-Gotthárd der Hauptlinie (Budapest—) Györ (Raab) — Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger) — Szent-Gotthárd—Fehring (—Graz) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, über Rába-Keresztur, Királyfalva und die Gemeinde Német-Hidegkut bis zur ungarisch-österreichischen Landesgrenze nächst Luttenberg führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Ausland.

Preussen. (Ministerielle Verfügung, betreffend die Zuständigkeit der Eisenbahn-Direktionen.) Die Zuständigkeit der Eisenbahn-Direktionen hat nach der „Nordd. Allg. Ztg." durch eine Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Erweiterung erfahren. Den Direktionen ist insbesondere übertragen worden: Die Mitwirkung bei der Aufstellung von Bauentwürfen für neue Bahnhöfe, sowie für Bahnhofserweiterungen und Umbauten, sofern diese für die Gestaltung des Fahrplanes von Bedeutung sind; Mitwirkung bei Entscheidungen über die Benützung der Züge zur Beförderung von Eil- und Frachtgütern, von lebenden Tieren, Leichen und Fahrzeugen, welche Einfluss auf die Ausführung des Fahrplanes haben; Mitwirkung bei Entscheidungen über die persönlichen Verhältnisse der im Abfertigungs-, Güterboden- und Umladedienste beschäftigten Aufsichtsbeamten; Mitwirkung bei der Aufstellung von Bauentwürfen für neue Bahnhöfe, sowie für Bahnhofserweiterungen und Umbauten, soweit die Entwürfe die Ausführung des Abfertigungs- und Beförderungsdienstes im wesentlichsten Grade berühren und für die Bildung und Zusammenstellung der Güterzüge von erheblicher Bedeutung sind. Ferner sind bei Anordnungen für den Beförderungsdienst, insbesondere auch hinsichtlich der Verkehrsleitung, welche eine Aenderung der baulichen Anlagen bedingen, rechtzeitig die beteiligten Streckendezernenten heranzuziehen.

Frankreich. (Elektrische Bergbahn nach der Aiguille du Gouter.) Der Bau einer elektrischen Trambahn nach der Aiguille du Gouter, einer Nebenkappe des Mont Blanc, 3840 m hoch, ist kürzlich vom Generalrate des Departements Haute-Savoie konzessioniert worden. Diese Trambahn wird von Le Fayet über Saint Gervais, den Pavillon de Bellevue, den Mont Lachat, Les Rogues, die Tete Rousse geführt und ihren Endpunkt auf dem Gipfel der Aiguille du Gouter finden. Den letzteren Punkt erreicht sie durch einen 2230 m langen, gekrümmten Tunnel, der sich im Innern der Aiguille hinzieht und sich von Zeit zu Zeit den Felswänden nähert, um mit weiten Oeffnungen versehen zu werden, die ihn erleuchten und lüften, zugleich aber auch als Aussichtspunkte dienen. Ausser diesem Tunnel wird die rund 18 km lange Bahn noch mehrere kleine Tunnels und zahlreiche Viadukte erhalten. Der Kostenaufwand ist mit 10 Millionen Francs veranschlagt.

Britisch-Indien. (Das Eisenbahnwesen auf Ceylon.) Wir entnehmen einem vom britischen Konsulate in Colombo im Juli 1903 erstatteten Spezialberichte nachstehende Mitteilungen: Das Verkehrswesen Ceylons hat in der jüngsten Zeit namhafte Erweiterungen erfahren. Mehrere Eisenbahnstrecken wurden fertiggestellt und werden demnächst dem Verkehre übergeben werden, und hinsichtlich weiterer Strecken bestehen für die Ausführung mehr oder minder reife Projekte. Von kürzlich fertiggestellten Linien sind zu erwähnen: Colombo—Kelany—Valley (48·5 Meilen) und Na-Naoya—Newara—Elyja (5·5 Meilen), welche beide schmalspurig sind. Der Bau der Great Northern Railway schreitet rüstig vorwärts; es wird von Norden und Süden gleichzeitig nach dem Mittelpunkte zu gearbeitet. Teilstrecken, besonders im nördlichen Teile der Insel, sind bereits dem Verkehre übergeben, doch wird die ganze Strecke nicht vor dem Frühjahre 1904 befahren werden können. Das Projekt, Colombo mit dem auf der Nordostseite der Insel gelegenen befestigten Hafen Trincomatee, der wichtigsten Kohlenstation der „East India Squadron", mit einer Eisenbahn zu verbinden, dürfte in nicht zu ferner Zeit greifbare Formen annehmen. Weiters ist der Bau folgender Strecken projektiert:

1. die Verlängerung der Kelany-Valley-Bahn von Avisawella nach Ratnapura, $13^1/_2$ Meilen;
2. die Strecke von Colombo nach Negombo (22 Meilen) und Chilaw und Puttalam.

Ein englisches Syndikat hat sich bereits um die Konzession zur Herstellung einer elektrischen Bahn zwischen den letzteren Orten beworben. Im nachstehenden sind die Daten der Entstehung und allmählichen Erweiterung des Eisenbahnnetzes auf der Insel Ceylon, seitdem der erste Spatenstich an dem Baue der Colombo-Kandy-Bahn vor 46 Jahren getan wurde, gegeben.

Strecke	Länge in Meilen	Eröffnet
Colombo—Ambepusse	32	Oktober 1865
Ambepusse—Kandy	42	1. August 1867
Peradenya—Gampola	8	1. Jänner 1873
Gampola—N'Pitia	81·5	1. Dezember 1874
Colombo—Moratuwa	11·5	1. März 1877
Moratuwa—Panadura	6	1. September 1877
Panadura—Kalutara	9·5	22. September 1879
Kandy—Matala	17	4. Oktober 1880
N'Pitia—Hatton	21·5	4. Juni 1884
Hatton—Talawakelle	6·5	20. November 1884
Talawakelle—Na-nuoya	13·5	20. Mai 1885
Kalutara—Alutgama	11	31. März 1890
Alutgama—Amblangoda	14·5	14. Februar 1893
Na-nuoya—Haputale	25	19. Juni 1893
Polgahawella—Kurunegala	13	14. Februar 1894
Haputale—Banderawella	6	3. September 1894
Amblangoda—Galle	19	7. Mai 1894
Galle—Matara	26	17. Dezember 1895
Kangastanturay—Chavakachery	20	12. März 1902
Colombo—Avisawella	36·5	15. September 1902

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Auflassung der Station Mautern a. D.) Ab 17. August wurde infolge der Regulierungsarbeiten auf der Donaustrecke Krems—Mautern die Station Mautern a. D. für den Gesamtverkehr (Personen und Güter) aufgelassen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. August 1903 dem als eisenbahntarifarischen Konsulenten im Ackerbauministerium in Verwendung stehenden Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen im Ruhestande Josef Kühnelt taxfrei den Titel eines Regierungsrates allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des Bedarfes an nachstehend angeführten Holzmaterialien für Werkstätten- und Bahnerhaltungszwecke, und zwar:

163.431	m³	Extrahölzer,
460.494	„	Brückenhölzer,
218.139	„	Bedielungspfosten,
2,937.450	„	weiches Schnittholz,
190.741	„	hartes „
274.400	m	Waldlatten,
29.000	„	Stangen aus weichem Holze,
15.000	Rm.	Spreissl- und Schwartenholz (Brennholz),
6.000	„	Scheiterholz, weich (Brennholz),
10.000	hl	Holzkohle, weich,

ferner die Lieferung des Bedarfes an Oberbauschwellen aus Lärchenholz, sowie diverser Holzwaren, als: Beisser, Bremsprügel, Stiele, Scheibtruhen, Räder hierfür, Rechen etc. wird für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 im Offertwege vergeben.

Die auf diese Lieferungen bezughabenden Offertformulare und Detailausweise über die benötigten Mengen, Gattungen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse können bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen und behoben werden, oder werden gegen Einsendung des Portos zugesendet.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder nur einen Teil erstrecken.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare benützt werden müssen, sind samt den etwaigen Beilagen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, bis längstens **10. September 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen. Hierbei sind die Offerte getrennt nach zwei Gruppen auszufertigen und dementsprechend auch die Kuverts mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Schwellen, Brücken- und Extrahölzern", resp. mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Werk- und Schnitthölzern, Brennholz, Holzkohle und diversen Holzwaren" zu versehen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen zu notieren.

Die Offerteröffnung findet am 11. September 1903, 10 Uhr vormittags, statt und hat jeder Offerent das Recht, derselben beizuwohnen.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte entweder ganz oder teilweise anzunehmen oder auch abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht vollkommen entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Bei Zuerkennung eines Lieferungsquantums ist über Verlangen der k. k. Staatsbahn-Direktion eine Kaution in der Höhe von 10 Prozent des Lieferungswertes zu erlegen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, gerechnet vom 10. September 1903, im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im August 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Bau-Ausschreibung.

Auf der Teilstrecke **Prvacina—Triest—St. Andrae** der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest ist die Ausführung des Unterbaues, der Beschotterung und Oberbaulegung, dann einzelner Hochbauten, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen, sowie der Lieferung der Grenzsteine im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Vergütung von Einheitspreisen, welche der Anbotsteller selbst in die Preisverzeichnisse einzusetzen hat.

Die vorbezeichnete Teilstrecke ist in acht Baulose eingeteilt, und zwar:

Baulos 1, von Prvacina bis Reifenberg, von km 10·286 bis km 15·370;

Baulos 2, von Reifenberg bis S. Daniel, von km 15·370 bis km 21·255;

Baulos 3, von S. Daniel bis Kopriva, von km 21·255 bis km 28·016;

Baulos 4, von Kopriva bis Repen-Tabor, von km 28·016 bis km 35·677;

Baulos 5, von Repen-Tabor bis zum Terstenico, von km 35·677 bis km 41·602;

Baulos 6, vom Terstenico bis Longera, von km 41·602 bis km 46·900;

Baulos 7, von Longera bis zur Via dell'Industria, von km 46·900 bis km 51·310;

Baulos 8, von der Via dell'Industria bis zum Beginn der Station Triest-St. Andrae, von km 51·310 bis km 52·543.

Die Baulose 1 und 2, sowie die Baulose 7 und 8 werden nur als ein Ganzes gebunden vergeben, und sind die Angebote demgemäss zu stellen.

Die Vollendungsfristen sind derart festgesetzt, dass ab 1. März 1904 die für die Hochbauten in sämtlichen Stationen erforderlichen Baustellen nebst den nötigen Lagerplätzen am Bahnplanum an den Unternehmer dieser Hochbauten anstandslos übergeben werden können, dass ab 1. Oktober 1904 mit der Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken begonnen werden kann, dass ferner bis 20. Dezember 1904 die Hochbauten in der offenen Strecke und in der Ladestelle Repen-Tabor unter Dach gebracht und nach aussen abgeschlossen werden und am 1. Juli 1905 der anstandslosen Benützung übergeben werden können, dass weiters mit 1. Juni 1905 mit der Montierung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungs- und Sicherungsanlagen, sowie mit der Aufstellung der Bahnschranken ungehindert begonnen werden kann, dass ab 15. August 1905 durchlaufende Materialzüge verkehren können, und dass endlich vom 1. Oktober 1905 an die Betriebseröffnung anstandslos erfolgen kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten, als Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Angebotsformulare, das Preisverzeichnis, die Verzeichnisse der Arbeitsmengen beim Hochbau, die Bedingnisse und die sonstigen Beilagen des Angebotes sind bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Triest, Piazza Nuova 2, einzusehen.

Diese Drucksorten und die Typenpläne für Hochbauten können bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahn-Baubehörden käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift „Angebot in betreff des Baues der Teilstrecke Prvacina—Triest—St. Andrae der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest" bis **spätestens 12. September 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, zu überreichen. Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 26. September 1903 im Worte zu bleiben.

Das für jedes Baulos zu erlegende Vadium beträgt fünf Prozent der in dem Verzeichnisse der herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen (Beilage F des Angebotes) durch den Anbotsteller selbst ermittelten Bausumme.

Das Vadium ist vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptkassa der österr. Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstrasse 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis längstens 12. September 1903, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen die vom Anbotsteller ordnungsmässig ausgefüllten und unterschriebenen Preisverzeichnisse und Verzeichnisse der Arbeitsmengen beim Hochbau (Beilage O des Angebotes) nicht beigeschlossen sind, ferner solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Aenderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im August 1903.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des Bedarfes an nachstehend angeführten Holzmaterialien, und zwar:

	Menge	Einheit	Gegenstand
Circa	9.000	Stück	Eichenholzschwellen, Type I, 2·5 lg.,
„	700	„	„ Type II/III, 2·5 m lg., } hierunter im Maximum 10 Prozent
„	128.000	„	Lärchenholzschwellen, Type II/III, 2·5 m lg., } Type III.
„	16.000	„	„ Type 0, 2·5 m lg., 18 × 28, 15 h.,
„	2.700	„	„ Type IV, 2·3 m lg.,
„	2.800	„	Föhren- oder Kieferholzschwellen, Type IV, 2·3 m lg.,
„	400	„	Schmalspur-Lärchenholzschwellen, 1·6 m lg., 14 × 20, 13 h.,
„	303·907	m³	Extrahölzer aus Lärchenholz,
„	221·306	„	Brückenhölzer aus Lärchenholz,
„	1.093·06	„	hartes Schnittholz für den Wagenbau,
„	5.052·76	„	weiches Schnittholz für den Wagenbau,
„	15·614	„	hartes Schnittholz für Bahnerhaltungszwecke,
„	1.942·400	„	weiches Schnittholz für Bahnerhaltungszwecke,
„	26·400	„	weiches Stammholz für Bahnerhaltungszwecke,
„	78·65	„	Bretter und Pfosten aus diversen Laubhölzern,
„	36.960	m	geschnittene weiche Latten,
„	64·360	„	runde Waldlatten,
„	25.900	Rm	Schwartenholz (Brennholz),
„	11.600	hl	Holzkohle aus weichem Holze,
„	60.000	Stück	Bundholz,

ferner des Bedarfes an diversen Holzwaren, wie: unbeschlagene Hebebäume, Beisser, Werkzeugstiele und Hefte, Krampen-, Hacken- und Schaufelstiele, Rechen, Scheibtruhen oder Scheibtruhenteile, Rutenbesen etc. wird für die **k. k. Staatsbahn-Direktion Wien pro 1904** im Offertwege vergeben.

Ausserdem wird der Bedarf an den gleichnamigen Materialien für die k. k. Staatsbahn-Direktionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau für das Kalenderjahr 1904 im Offertwege vergeben.

Die auf diese Lieferungen bezughabenden Offertformulare und Detailausweise über die benötigten **Mengen, Gattungen und Dimensionen,** sowie die allgemeinen und speziellen Lieferungsbedingnisse können bei **jeder der genannten Dienststellen** eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung erteilt werden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum einer der genannten Dienststellen oder auch nur auf Teile desselben erstrecken.

Die in allen ihren Teilen vollständig ausgefüllten Offerte, zu deren Verfassung die dazu aufgelegten Offertformulare benützt werden müssen, sind (samt den Beilagen pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen) unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise längstens bis **10. September 1903, 12 Uhr mittags,** versiegelt bei derjenigen k. k. Staatsbahn-Direktion einzubringen, auf deren Bedarf sich das Offert bezieht. Hierbei sind die Offerte getrennt nach den jeweiligen Gruppen auszufertigen und dementsprechend auch in Kuverts mit den Aufschriften: **„Offert für die Lieferung von Schwellen“, „Offert für die Lieferung von Extra- und Brückenhölzern“, „Offert für die Lieferung von Schnitthölzern für Bahnerhaltungszwecke“,** respektive mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung von Wagenbau-Schnitthölzern, sowie von Holzkohle, Brennholz und diversen Holzwaren“** zu versehen.

Die Preise sind franko einer bestimmten Station oder mehrerer, namentlich anzuführender Stationen der im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Linien inklusive aller Spesen zu notieren. Lieferungen mit Parität werden ausgeschlossen.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Die kommissionelle Offerteröffnung findet bei der **k. k. Staatsbahn-Direktion Wien am 11. September 1903, 10 Uhr vormittags,** bei den übrigen Direktionen zu den in den Provinz-Amtsblättern verlautbarten Terminen statt und hat jeder Offerent das Recht, derselben persönlich beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht vollkommen entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Verlautbarung dieser Lieferungs-Ausschreibung erfolgt gleichzeitig auch seitens der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern.

Wien, am 15. August 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Abänderungen des Tarifes, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen im Binnenverkehre.

Vom 1. Oktober 1903 an treten im Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen im Binnenverkehre der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und der unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen folgende Neuerungen ein. Monatsnebenkarten in Verbindung mit Monatskarten werden künftig nur noch ausgegeben an den Haushaltungsvorstand, dessen Ehegatten und die Dienstboten, sowie an solche minderjährige Hausstandsangehörige, welche Wohnung und Kost unentgeltlich erhalten. Der Preis der Monatskarten, Monatsnebenkarten und Schülerkarten wird künftig nicht mehr nach den in den Tariftafeln für den Personenverkehr angegebenen Entfernungen, sondern nach einem besonderen Kilometerzeiger berechnet. Unverpackte einsitzige Zweiräder, ausschliesslich Motorfahrräder, werden künftig nur gegen eine feste Gebühr von 50 Pfg. für jedes Rad befördert, ohne Unterschied, ob die Fahrkarte Anspruch auf Freigepäck gewährt oder nicht. Die Fracht für Fahrzeuge (auf Beförderungsschein) und Leichen der in § 42 (3) der Verkehrsordnung gedachten Art wird künftig nach den Entfernungen berechnet, die in den Tariftafeln für den Personenverkehr angegeben sind. Enthalten diese keine Entfernung, so wird sie nach einem besonderen Kilometerzeiger ermittelt. Die Tariftafeln werden neu herausgegeben. Hiernach erfahren die Preise der gewöhnlichen Rückfahrkarten I. bis III. Klasse fast durchwegs eine Erhöhung. Die in den Tariftafeln enthaltenen Entfernungen, auf Grund deren die Tarifsätze bemessen sind, sind in zahlreichen Fällen gegen die bisherigen Tarifentfernungen niedriger oder höher, den Veränderungen des Bahnnetzes entsprechend. Ausserdem werden noch einige einzelne Aenderungen in den Berechnungsgrundsätzen durchgeführt. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden, Strehlenerstrasse 1.

Dresden, am 15. August 1903. [826]

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Ungarn.
(Tarif, Teil II, Heft 6.)

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. Dezember 1901 gültigen Tarife, Teil II, Heft 6, für den obgenannten Eisenbahnverband zur Einführung.

Derselbe enthält Aufnahme neuer Stationen in den Tarif; Aenderungen, beziehungsweise Ergänzungen der Ausnahmetarife; neue Ausnahmetarife für Kartoffel, Fische (frische), Flachs und Hanf und Quebrachoholz und Sumachextrakt etc.

Insofern durch den bezüglichen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Oktober 1903 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von Mk. 0·35 oder K 0·40 für das Stück erhältlich.

Wien, am 19. August 1903. [827]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Oderberg und Oświęcim.

Einführung eines Ergänzungsblattes zum Tarifnachtrage I.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangt ein Ergänzungsblatt zum Nachtrage I des Tarifes für den obgenannten Verkehr zur Einführung.

Dasselbe enthält geänderte Abfertigungsbestimmungen für den Verkehr mit Hamburg und Hamburg-Altona Verbindungsbahn, sowie eine Berichtigung des Nachtrages I.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind bei den beteiligten Verwaltungen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 17. August 1903. [828]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einbeziehung der Station Ehrenburg in den direkten Reisegepäcksverkehr mit Bayern.

Mit 1. September 1903 wird zwischen der Station Ehrenburg und den bayerischen Tarifstationen über Franzensfeste—Kufstein direkte Gepäcksabfertigung eingerichtet.

Der Schnittsatz Ehrenburg—Kufstein beträgt Mk. 0·65 für je 10 kg Reisegepäck.

Wien, am 17. August 1903. [829]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

16. August In der Strecke Langenegg—Lingenau der Linie Bregenz—Bezau der Bregenzerwaldbahn wurde infolge von Abrutschung bei km 18·4 der Güterverkehr eingestellt. — Der Personenverkehr wird durch Umsteigen, Gepäcks- und Eilgutverkehr durch Uebertragen aufrecht erhalten.

17. August. Infolge von Rekonstruktionsarbeiten wurde der Gesamtverkehr in der Teilstrecke Kolomea—Nadwornaer Vorstadt—Słoboda Rungurska Grube der Kolomeaer Lokalbahnen vom 17. bis 25. August eingestellt.

18. August. In der Teilstrecke Friedeberg—Heinersdorf wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen. Die für die Zeit der Unterbrechung angeordnete Einschränkung des Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehres wurde aufgehoben. Ebenso wurde in der Strecke Niederlindewiese—Heinersdorf der unbeschränkte Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ungtalbahn.

17. August. Infolge Brückenbeschädigungen durch Hochwasser wurde zwischen den Stationen Dubrinics und [illegible] der Fracht- und Eilgutverkehr bis auf weiteres eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Postverkehr wird mittels Umsteigen bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1855	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 15, A, a, (Thon, roh, unverpackt und in offen gebaute Wagen verladen) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Třemoschna (k.k.St.B.)	Bitterfeld (kgl. E.-D. Halle) Wittenberg (kgl. E.-D. Halle) Zahna (kgl. E.-D. Halle) und umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht und Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. April 1900	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Pfennig 83 90 93		Im Kartierungswege		
1856	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Brennholz laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt VI)	Aigen-Vogelhub Eugendorf Hüttenstein Irlach Kraiwiesen Mondsee St. Gilgen St. Lorenz St. Wolfgang L.B. Strobl Teufelmühle Thalgau Zinkenbach	sämtlichen Tarifstationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Schnitt-Tafel II*) Abschnitt VI Teilfrachtsätze in Pfennig für 100 kg 24 8 19 11 9 18 20 16 22 23 14 13 22		Im Kartierungswege		*) Die Teilfrachtsätze der Schnitt-Tafel I sind auf Seite 494 und 495 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes unter Abschnitt VI enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1857	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Schwefeläther	Aussig (A.T.E.)	Le Locle transit für Sendungen mit der Bestimmung nach Besançon-Mouillère	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarife, Teil I, Abteilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarife, Teil I, Abteilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für die Beförderung verschiedener Artikel im Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehre vom 1. Dezember 1894	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 76·85 Francs für 1000 kg b) 68·25 „ „ 1000 „		Im Kartierungswege		
1858	**Bozen-Meraner Bahn**		Bruchsteine	Steinbruchgeleise km 25·3	Bozen-Gries	Auflieferung in ganzen Wagenladungen à 10 t oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen. Die Sendungen müssen für den Bau des Krankenhauses in Bozen bestimmt und in den Frachtbriefen an den Baurat Johann Bittner in Bozen adressiert sein	vom 25. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1859	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Getreide etc.) des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes	Misslitz oder umgekehrt	Cosel Hafen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Gütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899	Besteht keiner	144 Pfennige		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1860	k. k. Staatsbahn-Direktion Linz	Mühlkreisbahn-Gesellschaft	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Urfahr und Buchenau	Aigen-Schlägl	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—IV, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. Die Sendungen müssen zum Baue eines Eis- und Lagerkellers in Aigen-Schlägl bestimmt sein	vom 22. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3	Verschieden	50 Prozent von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, I. Abt., 1. Abschn., unter B—11 a), enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·3 Heller für 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu bewirken ist	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
57	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3499	K. k. österr. Staatsbahnen		Calcium-Carbid	Landeck, Lend-Gastein	den Grenzstationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A und B, enthaltenen Linien	Der zweite Absatz der Rubrik 6 („bei Erfüllung nachstehender Bedingungen") erhält mit Gültigkeit vom 23. August 1903 folgende geänderte Fassung: „Die Sendungen müssen entweder mit direkten Frachtbriefen nach einer ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes gelegenen Station oder zunächst nach einer an der Reichsgrenze, jedoch innerhalb des österr.-ungar. Zollgebietes gelegenen Uebergangsstation der k. k. österr. Staatsbahnen aufgegeben und erst von dort mit neuen Frachtbriefen nach ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes gelegenen Stationen weitergesendet werden. Im übrigen haben die Bestimmungen des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—II—8, Punkt 3, Anwendung zu finden."	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 96. **Wien, 22. August 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. August 1903, Z. 28.447, an die k. k. Staatsbahn-Direktionen und österr. Privatbahn-Verwaltungen, betreffend den Transport von Ferkeln während der kalten Jahreszeit.

Nach Art. 3, P. 4, des Teiles III der Gemeinsamen Bestimmungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die Manipulation beim Gepäck- und Gütertransporte sind Schweine entweder in Etagewagen oder in gedeckten Güterwagen mit Türgittern zu befördern. Müssen in ausnahmsweisen Notfällen für die in Rede stehenden Tiere gedeckte Kastenwagen ohne Türgitter verwendet werden, so ist durch vollständiges Offenhalten der einen Wagentüre und Einhängen der anderen auf den längeren Verschlusshaken für einen ausreichenden Luftwechsel vorzusorgen.

Da bei dieser Beförderungsart Ferkel mit Rücksicht auf ihre grosse Empfindlichkeit gegen Witterungseinflüsse während der kalten Jahreszeit der Gefahr von Erkältungen ausgesetzt sind, findet das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern und dem k. k. Ackerbauministerium anzuordnen, dass über einen bezüglichen, im Frachtbriefe anzubringenden Antrag des Versenders Ferkel, welche nicht in Behältnissen zur Aufgabe gelangen, während der kalten Jahreszeit in gedeckten Kastenwagen ohne Türgitter zu befördern sind. Es müssen jedoch auch in diesem Falle behufs Ermöglichung der Luftzirkulation die Luftklappen der Wagen offen gehalten werden, beziehungsweise es ist, wenn die Wagen mit Luftklappen nicht versehen sind, eine Türe auf den längeren Verschlusshaken einzuhängen.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
In Vertretung:
M. Buschman m. p.

Genehmigung von Statutenänderungen bei der Oesterr. Union Elektrizitäts-Gesellschaft.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium die von der vierten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Oesterr. Union Elektrizitäts-Gesellschaft in Wien vom 27. Juni 1903 beschlossene Aenderung des § 5 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 29. Juli 1903. — M. d. I. Z. 32.613. E.-M.-Z. 35.559.

Genehmigung der Statuten für die Lokalbahn Jičin-Rovensko-Turnau.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: (deutsch) „Lokalbahn Jičin-Rovensko-Turnau“, (böhmisch) „Místní dráha Jičín-Rovensko-Turnov“ mit dem vorläufigen Sitze in Wien erteilt und die Statuten für diese Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 4. August 1903. — Z. 33.677. E.-M.-Z. 36.422.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juni		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz per Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.034·0	8.031·0	3,165.500	1,514.800	4,306.400	10,589.900	14,896.300	1.854	14,701.035	1.831	+ 1·3	8.034·0	8.031·0
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	177.297	186.460	367.074	981.367	1,348.441	1.915	1,366.909	1.941	− 1·3	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	61.070	36.264	35.167	99.814	134.981	1.126	122.833	1.025	+ 9·9	119·9	119·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	168.755	227.776	199.864	773.947	973.811	2.545	947,275	2.475	+ 2·8	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	7.866	45.780	6.197	81 691	87.888	1.300	89 013	1.316	− 1·2	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	28.200	27.300	16.300	78.700	95.000	1.395	94.008	1.380	+ 1·1	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.376·4	9.373·4	3,608.688	2,038.380	4,931.002	12,605.419	17,536.421	1.870	17,321.073	1.848	+ 1·2	9.376·4	9.373 4
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	97.000	67.550	76.550	226.250	302.800	775	271.800	696	+ 11·4	390·5	390·5
Belišće-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	5.017	21.604	4.515	29.055	33.570	418	29.228	364	+ 14·8	80·3	80·3
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	433.769	10 121	88.686	9.278	97.964	1.731	88.572	1.565	+ 10·6	56·6	56·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	107.670	. . . .	21.003	. . . .	21.003	2.414	18.950	2.178	+ 10·9	8·7	8 7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·5	11·5	200.188	1.333	29.853	640	30.493	2.652	28.018	2.437	+ 8·8	11·5	11·5
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5.545	3.159	8.077	11.468	19 545	435	25.160	560	− 22·3	44·9	44·9
Holics-Gödinger Lokalbahn	3·4	3·4	1.688	860	400	761	1.161	342	2.017	593	− 42·3	3·4	3·4
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges.	58·0	58·0	17.815	9.990	4.752	24.468	29.220	504	32.928	568	− 11·3	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B.	84·6	84·6	3.457	3.568	4.219	13.821	18.040	213	23.050	272	− 21·7	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.932	1.256	3.727	4.974	8.701	174	10.030	201	− 13·4	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	78.027	18 053	48.927	92.591	141.518	558	90.000	355	+ 57·2	253·6	253 6
Szatmár-Erdöder Lokalbahn	27·7	27·7	16 686	1.624	4.524	3.522	8.046	290	10.302	372	− 22·0	27·7	27·7
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.290	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	11.000	12.100	7.921	26.923	34.844	812	33.197	774	+ 4·9	42·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-Samoborer L.-B.	19·7	19·7	12.406	710	6.117	1.588	7.705	391	6.576	334	+ 17·1	19·7	19·7
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges.	64·3	64·3	6.023	1.334	2.210	1.777	3.987	62	3.259	51	+ 21·6	64·3	64·3
Borossebes-Menyházaer Lokalb.	21·1	21·1	554	2.222	360	2.620	2.980	141	2.230	106	+ 33·0	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn	27·3	27·3	14.098	956	5.851	1.614	7.465	273	8.108	297	− 7·6	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	11.646	25.213	11.902	53.368	65.270	530	60.885	494	+ 7·3	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn	17·3	17·3	9.287	1.129	4.977	3.703	8.680	502	8.839	511	− 1·7	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	16.038	4.269	8.240	9.872	18.112	166	16.358	150	+ 11·1	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvatalbahn	70·3	70·3	13.358	3.902	9.238	13.097	22.335	318	10.424	148	+114·9	70·3	70·3
Gölnitztal-Bahn	33·0	33·0	5.080	12.949	2.252	30.843	33.095	1.003	28.417	861	+ 16·5	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B.	8·6	8·6	3.512	3.518	953	1.930	2.883	335	2.963	345	− 2·9	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	5.929	1.650	2.870	2.344	5.214	411	6.345	500	− 17·8	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	699	46	390	149	539	59	760	84	− 29·8	9·1	9·1
Poprádtal-Bahn	14·0	14·0	11.106	5.715	5.295	7.711	13.006	929	11.729	838	+ 10·9	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	2.524	2.281	1.009	1.527	2.536	231	2.845	259	− 10·8	11·0	11·0
Szepes-Varaljaer L.-B.	9·3	9·3	2.864	5.009	2.029	3.682	5.711	614	4.790	515	+ 19·2	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn	21·3	21·3	9.756	2.478	3.994	4.247	8.241	387	5.417	254	+ 52·3	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4.025	1.743	4.984	4.639	9.623	123	4.373	56	+119·6	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate Juni 1903.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni: Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	1903: für Güter	1903: im ganzen	1903: pro Kilometer	Einnahmen 1902: für Personen und Gepäck	1902: für Güter	1902: im ganzen	1902: pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903 (Kronen)	1902	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
17,893.500	9,436.000	24,672.636	69,784.542	94,457.178	11.757	23,027.787	67,848.385	90,876.172	11.316	+ 3·9	23.514	22.632	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
1,138.368	1,185.377	1,838.672	6,024.320	7,862.992	11.167	1,766.887	5,971.896	7,738.783	10.991	+ 1·6	22.334	21.982	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
327.382	243.381	192.054	704.260	896.314	7.476	190.542	644.668	835.210	6.966	+ 7·3	14.952	13.932	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
856.145	1,390.473	965.850	4,817.831	5,783.681	15.113	958.035	4,747.148	5,705.183	14.908	+ 1·4	30.226	29.816	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
42.720	277.973	33.193	438.647	471.840	6.980	32.191	450.250	482.441	7.136	— 2·2	13.960	14 272	Mohács-Fünfkirchner Bahn
168.400	171.400	90.600	461.400	552.000	8.106	91.800	446.715	538.515	7.908	+ 2·5	16.212	15.816	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
20,426.515	12,704.604	27,793.005	82,231.000	110,024.005	11.734	26,067.242	80,109.062	106,176.304	11.327	+ 3·6	23.468	22.654	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
518.430	356.578	407.780	1,193.160	1,600.940	4.100	409.140	1,035.960	1,445.100	3.701	+ 10·8	8.200	7.402	Arader u. Csánader E.
28.231	129.054	25.919	162.579	188.498	2.347	23.622	133.788	157.410	1.960	+ 19·7	4.694	3.920	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
1,672.885	66.958	400.955	49.755	450.710	7.963	384.634	41.094	425.728	7.522	+ 5·9	15.926	15.044	Budapester Lokalbahnen
507.989	. . . .	97.233	. . . . .	97.233	11.176	90.627	. . . . .	90.627	10.417	+ 7·3	22.352	20.834	Budapest-Budafok
1,064.048	4.350	155.291	2.091	157.382	13.686	141.878	551	142.429	12 385	+ 10·5	27.372	24.770	Budapest-Szt. Lörincz
27.381	17.322	34.322	60.140	94.462	2.104	40.548	64.372	104.920	2.335	— 9·9	4.208	4.670	Eperjes-Bartfeld
8.860	7.887	2.467	7.296	9.763	2.872	2.938	10.935	13.873	4.080	— 29·3	5.744	8.160	Holics-Gödinger Lokalbahn
95.608	75.093	24.426	177.430	201.856	3.480	24.243	168.311	192.554	3.320	+ 4·8	6.960	6.640	Marmaroser Salzb. A.-G.
29.865	21.835	23.203	106 079	129.282	1.528	21.479	82.764	104.243	1.232	+ 24·0	3.056	2.424	Nagy-Károly—Somkut
34.071	5.404	19.536	19.633	39.169	783	21.971	26.883	48.854	977	— 19·9	1.566	1.954	Segesvár—Szent-Agota
253.119	99.952	250.249	487.840	738.089	2.910	241.498	436.630	678.128	2.674	+ 8·8	5.820	5 348	Számosthal-Bahn
86.287	11.194	23.444	22.418	45.862	1.655	21.249	25.449	46.698	1.686	— 1·8	3.310	3.372	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. . . .	31.590	. . . .	12.600	12.600	2.210	. . . .	12.600	12.600	2.210	. . .	4.420	4.420	Terret-Kovásznaer Bahn
53.200	79.400	40.422	136.939	177.361	4.134	36.599	132.045	168.644	3.931	+ 5·2	8.268	7.862	Ungtalbahn
55.365	2.642	27.489	9 060	36.549	1.855	25.481	7.788	33.269	1.690	+ 9 7	3.710	3.380	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
42.685	16.510	15.886	21.627	37.513	582	11.713	39.242	50.955	792	— 26·7	1.164	1.584	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
2.644	7.462	1.650	9.310	10.960	519	1.160	9.190	10.350	491	+ 5·7	1.038	982	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
82.319	10.648	36.474	15.670	52.144	1.910	36.262	14.537	50 799	1.861	+ 2·6	3.820	3.722	Haraszti-Ráczkever Lokalb.
													In Verwaltung der Südb.
69.873	125.418	67.288	269.760	337.048	2.735	62.809	261.302	324.111	2.630	+ 4·0	5.470	5.260	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
53.157	5.578	27.513	16.096	43.609	2.521	26.327	15.799	42.126	2.435	+ 3·5	5.042	4.870	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
88.120	31.923	46.229	72.704	118.933	1.089	42.162	56.702	98.864	905	+ 20·3	2.178	1.810	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
70.766	25.221	48.414	82.022	130.436	1.855	47.188	47.014	94.202	1.339	+ 38·5	3.710	2.678	Arvatalbahn
25.033	68.854	11.614	186.585	198.199	6.006	11.459	151.012	162.471	4.923	+ 22·0	12.012	9.847	Gölnitztal-Bahn
15.220	20.046	4.059	11.673	15.732	1.829	4.570	12.500	17.070	1.985	— 7·9	3.658	3.970	Késmark—Szepes-Bélá
29.367	9.736	14.443	15.112	29.555	2.327	13.758	18.406	32.164	2.533	— 8·1	4.654	5.066	Löcsethal-Bahn
699	46	390	149	539	59	606	154	760	84	— 29·8	118	168	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
41.649	35.934	19.034	49.923	68.957	4.926	18.471	49.064	67.535	4.824	+ 2·1	9.852	9.648	Poprádtal-Bahn
10.391	12.550	4.072	9.743	13.815	1.256	4.802	12.641	17.443	1.586	— 20 8	2.512	3.172	Szepes-Béla—Podoliner B.
15.330	29.250	7.482	21.586	29.068	3.126	5.576	16.750	22.326	2.401	+ 30·2	6.252	4.802	Szepes-Varaljaer L.-B.
43.283	12.696	17.252	20.345	37.597	1.765	16.799	11.058	27.857	1.308	+ 34·9	3.530	2.616	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
23.533	9.165	25.981	25.707	51.688	658	22.644	19 818	43.462	541	+ 21·6	1 316	1.082	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juni 1903	1902	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1902: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	36.500	7.300	23.000	13.500	36.500	281	37.477	289	— 2·8	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	40.400	6.300	27.500	19.100	46.600	321	45.789	316	+ 1·6	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	9.000	1.700	5.200	5.000	10.200	172	10.867	183	— 6·0	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	27.400	4.200	20.000	13.000	33.000	304	32 216	297	+ 2·4	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	14.500	3.900	8.000	8.000	16.000	193	14.917	180	+ 7·2	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	12.700	2.700	7.000	6.700	13.700	172	13.426	169	+ 1·8	79·5	79·5
Biharer Vizinalbahnen	177·7	177·7	36.200	6 900	31.500	20.000	51.500	290	51.586	291	— 0·3	177·7	177·7
Boldvatalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	9.700	4.300	6.100	7.000	13.100	227	12.134	210	+ 7·1	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	37.800	27.000	28.000	64.100	92.100	903	93.492	917	— 1·5	102·0	102·0
Budapest-Gran Lokalbahn	98·7	98·7	48.900	36.100	26.400	76.500	102.900	1.043	101.382	1.027	+ 1·6	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn	63·2	63·2	12.100	4.000	11.000	9.700	20.700	328	19 886	315	+ 4·1	63·2	63·2
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	3.400	4.100	1.100	7.100	8.200	345	8.737	367	— 6·0	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.700	800	4.500	1.700	6.200	158	6 320	161	— 1·9	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	26.600	6.800	17.800	21.300	39.100	287	39.629	291	— 1·4	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	24.100	4.300	12.300	8.500	20.800	366	20.008	352	+ 4 0	56·8	56·8
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.)	340·2	340·2	75.200	34.800	49 600	118.200	167.800	493	164.754	484	+ 1·9	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	13.600	4.700	10.200	9.800	20.000	188	19.478	183	+ 2·7	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.000	1.100	5.500	3.500	9.000	173	9.273	179	— 3·4	51·9	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövöer Lokalb.	9·0	. . . .	2.600	500	1.000	700	1.700	189	. . . .	. . .	. . .	4·9	. . .
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.900	400	1.800	900	2.700	108	2.489	100	+ 8·0	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	17.700	4.500	12.400	12.100	24.500	371	23.975	363	+ 2·2	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	35.900	15.100	25.500	43.200	68.700	338	67.231	331	+ 2·1	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	5.700	3.300	4.600	9.200	13.800	328	14.760	351	— 6·6	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8.700	2.000	5.500	5.500	11.000	198	10.150	183	+ 8·2	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.400	2.800	5.000	6.500	11.500	326	12.342	350	— 6·9	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	500	600	800	1.400	112	1.318	105	+ 6·7	12·5	12·5
Hodmezö-Vásárhely — Makó—Nagy-Szt. Miklós	26·8	. . . .	3.500	500	2.000	900	2.900	108	. . . .	. . .	. . .	9·9	. . .
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	4.700	2.500	3.000	4.600	7.600	188	8.078	200	— 6·0	40·4	40·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	8.600	2.200	6.200	4.300	10.500	194	10.978	203	— 4·4	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn	26·2	26·2	3.800	1.300	1.800	2.000	3 800	145	3 540	135	+ 7·4	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.400	1.500	4.000	2.600	6.600	149	6.707	151	— 1·3	44·4	44·4
Kaschau-Torna Lokalbahn	59·1	59·1	10.600	7.500	9.500	19.000	28.500	482	27.967	473	+ 1·9	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	7.300	600	5.200	1.400	6.600	171	6.315	164	+ 4·3	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30 3	5.200	100	2.600	400	3.000	99	2.906	96	+ 3·1	30·3	30·3
Keszthelyer Lokalbahn	30·8	9·7	10.000	1.700	5.000	5.000	10.000	324	8.508	877	— 63·1	13·2	9·7
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	8.000	2 500	5.500	6.500	12.000	118	12 458	122	— 3·3	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	10.500	1.400	6.900	2.500	9.400	177	8.673	163	+ 8·6	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.200	1.600	300	1.400	1.700	91	1.827	98	— 7·1	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	5.800	800	2.200	1.600	3.800	165	3.632	159	+ 3·8	23·0	23·0
Körös-Belovár Lokalbahn	97·4	97·4	21.500	7.600	13.100	17.000	30.100	309	29.325	301	+ 2·7	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	6.400	1.100	3.000	2.500	5.500	248	5.035	227	+ 9·3	22·2	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5	. . . .	11.300	1.300	5.900	3.900	9.800	198	. . . .	. . .	. . .	49·5	. . .
Lonjatalbahn	114·3	114·3	17 100	5.400	16.100	13.100	29.200	255	29.711	260	— 1·9	114·3	114·3
Losonczvidéker Lokalbahn	28·5	28·5	4.500	3.300	2.000	7.300	9.300	326	9.694	340	— 4·1	28·5	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	25.300	14.100	19.000	38.200	57.200	306	56.215	300	+ 2·0	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	30.200	8.300	18.100	18.500	36.600	321	37.603	330	— 2·7	114·1	114·1
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb	110·3	110·3	5.700	2.100	6.000	6.600	12.600	114	12.234	111	+ 2·7	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	14.100	3.700	9.000	8.000	17.000	526	16.557	513	+ 2·5	32·3	32·3
Mátra - Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	44.800	30.400	27.300	56.000	83.300	269	82.641	267	+ 0·7	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.000	600	1.700	1.000	2.700	176	2.612	171	+ 2·9	15·3	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	7.300	4.800	3.300	13.200	16.500	403	16.035	392	+ 2·8	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	9.700	2.300	6.000	4.400	10.400	366	9.946	350	+ 4·6	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	3.000	300	900	500	1.400	246	1.605	282	— 12·8	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	10.000	3.600	6.000	8.000	14.000	272	14.515	282	— 3 5	51·5	51·5
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	26.700	13.900	20.300	29.100	49.400	423	48 648	417	— 1·4	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	28.300	7.800	21.800	24.000	45.800	407	45.100	401	+ 1·5	112·4	112·4

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni — Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
199.700	48.700	126.900	76.200	203.100	1.564	128.767	79.753	208.520	1.606	— 2·6	3.128	3.212	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
223.600	38.200	165.800	121.200	287.000	1.980	160.569	114.199	274.768	1.895	+ 4·5	3.960	3 790	Baja-Zombor-Neusatz
46.300	12.800	28.400	35.500	63.900	1.076	27.637	39.483	67.120	1.130	— 4·8	2.152	2.260	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
153.100	25.100	117.700	88.000	205.700	1.894	115.447	77.402	192.849	1.776	+ 6·6	3.788	3.552	Bács-Bodrogher Komitatsb.
81.300	20.500	45.800	45.900	91.700	1.109	45.595	38.292	83.887	1.014	+ 9·4	2.218	2.028	Békés-Csanáder Bahn
72.900	15.400	40.900	40.900	81.800	1.029	40.394	37.437	77.831	979	+ 5·1	2.058	1.958	Bicske—Sárbogárd
186.300	44.100	163.500	143.100	306 600	1.728	161.911	136.461	298.372	1.682	+ 2 7	3.456	3.364	Biharer Vizinalbahnen
61.700	19.100	36.100	42.900	79.000	1.367	34.044	30.970	65.014	1.125	+ 21·5	2.734	2.250	Boldvatalbahn
202.900	110.700	153.200	292.300	445.500	4.368	152.564	269.345	421.909	4.136	+ 5·6	8.736	8.272	Brassó-Háromszéker L.B.
257.200	223.200	135.000	483.700	618.700	6.268	132.858	440.298	573.156	5.807	+ 7·9	12.536	11.614	Budapest-Gran Lokalb
69.700	22.400	64.100	59.900	124.000	1.962	63.949	54.822	118.771	1.879	+ 4·4	3.924	3.758	Budapest-Lajosmizse
21.200	23.000	6.500	41.300	47.800	2.008	7.428	39.534	46.962	1.973	+ 1·8	4.016	3.946	Csetnektal-Bahn
53.600	7.300	28.800	13.100	41.900	1.066	29.265	12.857	42.122	1.072	— 0·6	2.132	2.144	Debreczin—Nagy-Léta
144.000	42.100	96.000	134.200	230.200	1.691	96.249	132.618	228.867	1.682	+ 0·5	3.382	3.364	Debreczin-Füzesabony
130.000	26.300	71.300	62.500	133.800	2.356	68.673	53.839	122.512	2.157	+ 9·2	4.712	4.314	Debreczin-Hajdu-Nánás
440.100	220.400	293.100	794.400	1,087.500	3.196	289.436	731.025	1,020.461	3.000	+ 6·5	6.392	6.000	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
83.600	31.200	64.000	69.600	133.600	1.256	65.310	66.757	132.067	1.241	+ 1·2	2.512	2.482	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
33.900	7.400	31.100	23.200	54.300	1.046	32.842	21.982	54.824	1.056	— 0·9	2.092	2.112	Felek-Fogaraser Bahn
9.300	2.500	3.700	3.900	7.600	1.551	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.102	. . .	Felső-Eör—Felső-Lövő
23.300	2.400	11.300	6.300	17.600	704	10.537	4.805	15.342	614	+ 14·7	1.408	1.228	Félegyháza-Majsaer L.B.
79.700	21.900	58.200	58.500	116.700	1.766	55.968	56 020	111.988	1.694	+ 4·3	3.532	3.388	Garamberzencze-Léva L.B.
199.300	87.900	143.000	271.400	414.400	2.039	140.087	244.794	384.881	1.894	+ 7·7	4.078	3.788	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
28.400	20.700	21.700	51.700	73.400	1.743	23.794	55.140	78.934	1.875	— 7·0	3.486	3.750	Gyula-Fehervar-Zalathna
48.400	10.500	34.500	32.500	67.000	1.205	32 455	27.837	60.292	1.084	+ 11·2	2.410	2.168	Hegyes-Feketeh.-Palanka
46.600	19.100	31.100	44.500	75.600	2.142	33.525	43.945	77.470	2.195	— 2·4	4.284	4.390	Székler Bahn
6.700	2.400	3.900	4.900	8.800	704	4.051	4.354	8.405	672	+ 4·8	1.408	1.344	Hidegkut-Gyönk-Tamási
7.500	1.200	4.500	2.100	6.600	667	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.334	. . .	Hedmező-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
25.600	11.000	16.400	19.300	35.700	884	16.339	21.285	37.624	931	— 5·0	1.768	1.862	Honter Komitatsbahn
41.800	13.600	31.800	26.100	57.900	1.072	31.544	27.261	58.805	1.089	— 1·6	2.144	2.178	Kaposvár-Fonyod
25.800	9.900	12.300	15.000	27.300	1.042	11.893	14.522	26.415	1.008	+ 3·4	2.084	2.016	Kaposvár-Mocsolad
41.400	8.400	23.400	14.100	37.500	845	22.871	14.800	37.671	848	— 0·4	1.690	1.696	Karczag-Tiszafüred
66.800	41.600	54.700	112.500	167.200	2.829	54.217	106 853	161.070	2.725	+ 3·8	5.658	5.450	Kaschau-Torna
38.300	3.100	28.400	9.700	38.100	990	26.634	6.598	33.232	863	+ 14·7	1.980	1.726	Kecskemét-Füllöpszállás
27.300	1.800	14.500	4.500	19.000	627	13.710	4.277	17.987	594	+ 5·6	1.254	1.188	Kecskemet-Tisza-Ugh
29.003	9.844	19.605	26.306	45.911	3.477	17.446	25.768	43.214	4.455	— 21·9	6.954	8.910	Keszthelyer Lokalbahn
49.900	13.100	33.900	36.300	70.200	688	34.489	35.065	69.554	681	+ 1·0	1.376	1.362	Kis-Küküllötalbahn
62.700	7.700	43.400	18.100	61.500	1.156	40.428	11.700	52.128	980	+ 18·0	2.312	1.960	Komorn-Dunaszerdahely
8.000	7.800	2.100	7.400	9.500	508	2.426	5.908	8.334	446	+ 13·9	1.016	892	Komló—Bakócza-Felsöm.
35.200	4.200	14.100	9.500	23.600	1.026	14.210	7.537	21.747	946	+ 8·5	2.052	1.892	Körmend-Németujvár
123.600	39.600	77.400	105.800	183.200	1.881	74.157	87.363	161.520	1.658	+ 13·4	3.762	3.316	Körös-Belovár Lokalb.
33.400	5.700	17.500	14.900	32.400	1.459	16.163	11.890	28.053	1.264	+ 15·4	2.918	2.528	Kun-Szt. Márton-Szentes
55.100	9.400	32.500	21.800	54.300	1.097	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.194	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
88.200	26.000	79.100	62.600	141.700	1.240	78.789	59.872	138.661	1.213	+ 2·2	2.480	2.426	Lonjatalbahn
29.900	18.800	12.100	35.500	47.600	1.670	12.378	34.824	47.202	1.656	+ 0·8	3.340	3.312	Losoncz-Videkér L.B.
154.400	79.100	119.400	236.600	356.000	1.903	112.444	213.462	325.906	1.742	+ 9·2	3.806	3.484	Ungarische Südostbahn
171.600	50.700	103.800	118.400	222.200	1.947	106.017	118.143	224.160	1.965	— 0·9	3.894	3.930	Ungar. Nordwestbahn
35.300	14.600	34.100	56.000	90.100	817	35.994	43.863	79.857	724	+ 12·8	1.634	1.448	Máros-Ludás—Bistritz
74.500	22.300	46.600	49.500	96.100	2.975	47.528	46.175	93.703	2.901	+ 2·6	5.950	5.802	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
242.200	125.800	149.200	259.800	409.000	1.320	151.987	252.899	404.886	1.307	+ 1·0	2.640	2.614	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
28.600	5.400	10.100	6.600	16.700	1.092	9.669	7.114	16.783	1.097	— 0·5	2.184	2.194	Mezötur-Turkeve
41.800	25.600	19.800	76.800	96.600	2.362	18.923	69.286	88.209	2.156	+ 9·6	4.724	4.312	Muránytalbahn
48.200	12.100	30.200	24.200	54.400	1.915	29.714	21.840	51.554	1.815	+ 5·5	3.830	3.630	Nagy-Belicz—Privigye
18.000	1.900	5.500	2.900	8.400	1.474	5.632	3.189	8.821	1.548	— 4·8	2.948	3.096	Hermannstadt—N.-Disznod
62.500	28.200	37.400	51.100	88.500	1.718	35.570	51.349	86.919	1.688	+ 1·8	3.436	3.376	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
112.100	70.500	90.600	162.700	253.300	2.171	84.058	151.323	235.381	2.017	+ 7·6	4.342	4.034	Grosswardein-B.-Vaskoh
141.300	34.700	112.900	126.800	239.700	2.133	110.879	111.584	222.463	1.979	+ 7·8	4.266	3.958	Nógráder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juni		Monats-Ergebnisse									Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni	
			Beförderte		Einnahmen								
					1903				1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten		
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	10.800	3.400	7.900	12.800	20.700	363	19.746	346	+ 4·9	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·6	102·6	27.800	1.500	19.200	5.500	24.700	241	24.249	236	+ 2·1	102·6	102·6
Pancsova-Petrovoszello Lokalb. .	33·6	33·6	6.000	3.300	5.000	5.200	10.200	304	9.667	288	+ 5·6	33·6	33·6
Pápa-Bánhida	93·1	. . . .	11.700	3.800	6.300	6.400	12.700	136	. . . .	. . .	. . .	93·1	. . .
Pápa-Csornaer Lokalbahn . . .	36·4	36·4	10.000	1.100	4.500	2.000	6.500	179	6.043	166	+ 7·8	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Lokalb. . . .	18·1	18·1	10.300	37.400	3.400	43.800	47.200	2.608	45.135	2.494	+ 4·6	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	14.100	3.200	9.000	9.300	18.300	416	17.197	391	+ 6·4	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	11.600	3.700	6·500	8.300	14.800	428	13.945	403	+ 6·2	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.300	3.100	2.700	5.400	8.100	218	8.956	241	— 9·5	37·1	37·1
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·9	30 9	6.000	400	2.500	1.100	3.600	117	3.390	110	+ 6·4	30·9	30·9
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	1.800	3.300	900	3.100	4.000	230	3 876	223	+ 3·1	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	9.400	1.800	4.700	4.200	8.900	189	9.252	196	— 3·6	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	27.100	3.500	13.300	9.200	22.500	313	21.759	302	+ 3·6	72·0	72·0
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	7.400	800	4.800	2.100	6.900	174	6.969	176	— 1·1	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	9.900	3.700	9.600	14.300	23.900	396	24.431	405	— 2·2	60·3	60·3
Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	35 400	5.400	28.700	19.000	47.700	354	44.652	331	+ 6·9	134·7	134·7
Szegzárd-Báttaszék L.-B. . . .	19·2	19·2	9.400	900	3.200	1.500	4.700	245	4 383	228	+ 7·5	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	11.100	700	6.100	2.100	8.200	237	7.692	222	+ 6·8	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B. .	95·7	95·7	18.500	14.900	11 500	33.000	44.500	465	43.803	458	+ 1·5	95·7	95·7
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	7.000	1.000	4.000	1.500	5.500	103	5.269	98	+ 5·1	53·5	53·5
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.500	4 000	12.000	13.700	25.700	238	26.997	250	— 4·8	107·8	107·8
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	19.900	21.900	17.100	47.900	65.000	537	66.451	549	— 2·2	121·0	121·0
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	9.400	1.300	4.800	2.700	7.500	115	7.002	108	+ 6·5	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb. .	52·3	52·3	14.300	4.600	11.400	14.900	26 300	503	25.842	493	+ 2·0	52·3	52·3
Steinamanger-Rum L.-B.	21·1	21·1	5.200	600	2.300	600	2.900	137	2.844	135	+ 1 5	21·1	21·1
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	6.400	900	5.300	2.100	7.400	242	7.304	239	+ 1·3	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	15.000	1.100	8.100	2.800	10.900	170	10.537	164	+ 3·7	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár . .	52·4	52·4	9.200	1.600	8.000	6.000	14 000	267	13.263	253	+ 5·5	52·4	52·4
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	13.800	2.600	9.000	7.300	16.300	259	16.060	255	+ 1·6	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	6.400	5·700	3.200	9.700	12 900	231	13.633	244	— 5·3	55·8	55·8
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	51.500	12.200	38.100	47.500	85.600	247	84.563	244	+ 1·2	346·9	346·9
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	8.400	5 100	3.600	7.200	10.800	342	10.282	325	+ 5·2	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Lokalb. .	36·5	36·5	6.700	8.300	2.800	10.500	13.300	364	13.734	376	— 3·2	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	13.900	2.800	9.600	7.700	17.300	204	16.151	191	+ 6·8	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.000	4.400	6.300	13.600	19.900	375	19.357	365	+ 2·7	53·1	53·1
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn . .	33·4	33·4	3.400	3.100	2.100	6.000	8.100	243	7.834	235	+ 3·4	33·4	33·4
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	7.600	6.400	3.500	19.700	23.200	538	22.449	521	+ 3·3	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	8.200	1.000	3.700	2.000	5.700	118	5.156	107	+ 10·3	48·3	48·3
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	6.600	5.000	4.200	8.500	12.700	285	13.669	306	— 6·9	44·6	44·6
Lokalbahnen zusammen . .	8.476·6	8.277·1	2,468.899	746.032	1,269.525	1,805.862	3,075.387	363	2,905.913	351	+ 3·4	8.438·0	8.277·1
Hauptsumme . . .	17.853·0	17.650·5	6,077.587	2,784.412	6,200.527	14,411.281	20,611.808	1.155	20,226.986	1.146	+ 0·8	17.814·4	17.650·5

Anmerkung: Die mit der Lokalbahn Keszthely-Balaton-Szt. György vereinigte Linie Tapolcza—Keszthely wurde am 7. Juni 1903 eröffnet. Länge 35·0 km.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen

Eisenbahnen mit

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	15 805	10.010	13.593	38.048	51.641	492	48.007	457	+ 7·66	105·0	105·0
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	77.787	84.229	124.016	624.404	748.420	972	716.515	931	+ 4·00	770·0	770·0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	142.120	5.854	10.932	7.575	18.507	3.247	16.069	2.819	+ 15·0	5·7	5·7
Summe . . .	880·7	880·7	235.712	100.093	148.541	670.027	818.568	929	780.591	886	+ 4·85	880·7	880 7

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck	1903 für Güter	1903 im ganzen	1903 pro Kilometer	1902 für Personen und Gepäck	1902 für Güter	1902 im ganzen	1902 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903	1902	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni											
60.500	21.400	46.900	86.200	133.100	2.335	45.247	80.485	125.732	2.206	+ 5·8	4.670	4.412	Nyiregyháza—M.-Szalka
161.700	9.200	117.600	35.400	153.000	1.491	115.007	33.354	148.361	1.446	+ 3·1	2.982	2.892	Ó-Becse—Neusatz—Titel
35.700	24.500	30.200	38.700	68.900	2.051	28.880	35.445	64.325	1.914	+ 7·2	4.102	3.828	Pancsova-Petrovoszello
53.300	28.400	35.100	49.600	84.700	910	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.820	. . .	Pápa-Bánhida
55.600	7.200	26.800	14.900	41.700	1.146	25.205	11.384	36.589	1.005	+ 14·0	2.292	2.010	Pápa-Csornaer Lokalbahn
61.800	185.200	19.800	251.300	271.100	14.978	20.278	221.470	241.748	13.356	+ 12·1	29.956	26.712	Petroszény-Lupény
96.300	17.600	64.700	64.700	129.400	2.941	62.308	46.320	108.628	2.469	+ 19·1	5.882	4.938	Pressburg-Dunaszerdahely
67.500	19.000	37.500	46.900	84.400	2.439	36.940	41.607	78.547	2.270	+ 7·4	4.878	4.540	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
31.800	13.100	15.400	20 400	35.800	965	15.515	23.586	39.101	1.054	— 8·4	1.930	2.108	Püspökladány—F.-Gyarmat
34.800	2.900	16.200	8.300	24.500	793	15.697	7.645	23.342	758	+ 4·1	1.586	1.516	Ruma-Klenáker Lokalb.
6.700	19.400	3.300	21.600	24 900	1.431	3.138	16.394	19.532	1.123	+ 27·4	2.862	2.246	Ruma-Vrdnik
56.800	14.300	29.200	30.100	59.300	1.259	28.998	34.805	63.803	1.355	— 7·1	2.518	2.710	Somogy-Szobb—Barcs
138.900	22.800	66.900	69.800	136.700	1.899	66.320	55.746	122 066	1.695	+ 12·0	3.798	3.390	Oedenburg-Pressburg
49.300	5.300	29.500	13.800	43 300	1.093	29.581	14.405	43.986	1.111	— 1·6	2.186	2.222	Szatmár-Fehérgyarmat
53 500	28.600	53.400	104.700	158.100	2.622	52.420	104.169	156.589	2.597	+ 1·0	5.244	5.194	Szátmar-Nagybánya
193.900	25.700	167.600	125.000	292 600	2.172	162 263	97.801	260.064	1.931	+ 12·5	4.344	3.862	Szeged — Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek
53.000	4.500	19.100	7.500	26.600	1.385	18.578	7.018	25.596	1.333	+ 3·9	2.770	2.666	Szegzárd-Báttaszek
66.300	4.300	37.100	14.100	51.200	1.480	37.387	10.844	48.231	1.394	+ 6·2	2.960	2.788	Szentes—H.-M.-Vasárhely
108.600	73.500	68.300	172.200	240.500	2.513	66 651	161.253	227.904	2.381	+ 5.5	5.026	4.762	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
42.600	6.100	23.500	11.800	35.300	660	23.731	10.356	34.087	637	— 3·6	1.320	1.274	Szigetvár-Kaposvár
61.400	26.900	69.600	90.200	159.800	1.482	68.161	92.946	161.107	1.494	— 0·8	2.964	2.988	Szilágysäger Eisenbahn
107.600	119.300	92.800	272.600	365.400	3.020	93 393	257.176	350 569	2.897	+ 4·3	6.040	5.794	Slavonische Lokalbahn
53.500	6.700	29.600	17.100	46.700	718	28.468	14.215	42.683	657	+ 8·5	1.436	1.314	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
83.500	28.100	69.400	92.400	161.800	3.094	68.330	87.487	155.817	2.979	+ 4·0	6.188	5.958	Steinamanger-Pinkafeld
32.400	4.800	14.400	4.600	19.000	900	14.487	3.548	18.035	854	+ 5·4	1.800	1.708	Steinamanger-Rum
25.100	4.300	20.800	11.900	32.700	1.069	20.542	8.988	29.530	965	+ 10·8	2.138	1.930	Temesvár—Buziás
83.700	8.300	47.000	26.000	73.000	1.139	46.440	22.317	68.757	1.073	+ 6·2	2.278	2.146	Temesvár—Lippa-Radna
51.500	6.500	48.200	31.900	80.100	1.529	45.010	22.312	67.322	1.285	+ 19·0	3.058	2.570	Temesvár-Modos
77.500	13.000	52.900	38.500	91.400	1.453	52.462	33.939	86.401	1.374	+ 5·7	2.906	2.748	Temesvár—N.-Szt. Miklos
49.400	20.000	23.200	33.900	57.100	1.023	23.862	36.426	60.288	1.080	— 5·3	2.046	2.160	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
302.000	62.000	234.300	248.800	483.100	1.393	225.849	236.607	462.456	1.333	+ 4·5	2.786	2.666	Torontáler Lokalbahn
49.100	21.900	20.600	33.800	54.400	1.722	20.918	28.999	49.917	1.580	+ 9·0	3.444	3.160	Ujszász—Jasz-Apáti
39.800	40.000	17.100	49.800	66.900	1.833	17.316	47.874	65.190	1.786	+ 2·6	3.666	3.572	Varasdin-Golubovec
84.500	19.600	61.100	65.600	126.700	1.498	58.623	54.555	113.178	1.338	+ 12·0	2 996	2.676	Versecz—Kubin-Dunapart
34.800	21.200	36.300	86.600	122.900	2.315	35.929	60.874	96.803	1.823	+ 27·0	4.630	3.646	Vinkovce-Brčka
19.400	14.000	13.000	27.500	40.500	1.213	12.285	29.357	41.642	1.247	— 2·7	2.426	2.494	Vinkovce-Zupanje
41.800	33.300	19.100	103.600	122.700	2.847	18.509	95.643	114.152	2.649	+ 7·5	5.694	5.298	Zolyom-Brezó—Breznób—Tiszolcz Lokalb.
48.900	5.100	22.000	13.200	35.200	729	20.541	9.029	29.570	612	+ 19·1	1.458	1.224	Zsebely-Csákovár-Bóka
37.500	33.500	23.700	59.200	82.900	1.859	24.204	60.900	85.104	1.908	— 2·6	3.718	3.816	Zsitvatal-Bahn
12,584.211	4,160.740	6,956.622	10,523.738	17,480.360	2.072	6,731.150	9,511.357	16,242.507	1.962	+ 5·6	4.144	3.924	**Lokalbahnen zusammen**
33,010.726	16,865.344	34,749.627	92,754.738	127,504.365	7.157	32,798.392	89,620.419	122,418.811	6.936	+ 3·2	14 314	13.872	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate Juni 1903.

Dampfbetrieb.

83.872	49.685	61.569	204.695	266.264	2.536	68.160	175.474	243.634	2.320	+ 9·31	5.072	4.641	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
487.637	487 722	713.828	3,481.911	4,195.739	5.449	733.511	2,666.079	3,399.590	4.415	+ 23·0	10.898	8.830	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

796.875	32.983	56.481	43.548	100.029	17.549	55.118	32.463	87.581	15 365	+ 14·0	35.098	30.730	Stadtbahn in Sarajevo
1,368.384	570.390	831.878	3,730.154	4,562.032	5.180	856.789	2,874.016	3,730.805	4.236	+ 22·28	10.360	8.472	**Summe**

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Skawce-Trzebinia-Siersza wodna. (Projekte für Ergänzungsbauten auf der Lokalbahn: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich der vom Landesausschusse des Königreiches Galizien im Wege der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg vorgelegten Projekte für die angeordneten Ergänzungsbauten auf der normalspurigen Lokalbahn Skawce-Trzebinia-Siersza wodna die Vornahme der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung für den 3. und 4. September 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 36.541.]

Projektierte elektrische Strassenbahn in Pola. (Erteilung der provisorischen Baubewilligung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ansuchen der Bauunternehmung Jakob Ludwig Münz in Wien im Vereine mit der Aktiengesellschaft für elektrotechnische Unternehmungen in München um Bewilligung zur Inangriffnahme der Bauarbeiten der projektierten elektrischen Strassenbahn in Pola noch vor Konzessionierung der letzteren unter Voraussetzung gewisser Bedingungen Folge gegeben. [E.-M.-Z. 36.237.]

Projektierte normalspurige Bahn niederer Ordnung Gross-Opatowitz—Skalitz-Boskowitz. (Variantenprojekte für die Teilstrecken km 12·0 bis km 12·8, km 13·6 bis km 14·7 und km 16·5 bis km 18·9, neues Projekt für die Station Skalitz-Boskowitz und Projekt der Variante km 0·0 bis km 2·0, betreffend den Anschluss an die Station Gross-Opatowitz: Anberaumung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Vornahme der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich der von Hermann Freiherrn v. Königswarter, Grossgrundbesitzer in Schebetau, vorgelegten Variantenprojekte für die Teilstrecken km 12·0 bis km 12·8, km 13·6 bis km 14·7 und km 16·5 bis km 18·9 der mit elektrischer Kraft zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von der Station Gross-Opatowitz der Mährischen Westbahn zur Station Skalitz-Boskowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie hinsichtlich des neuen Projektes für die letztgenannte Station und schliesslich des Projektes für die Variante km 0·0 bis km 2·0, betreffend den Anschluss an die Station Gross-Opatowitz der Mährischen Westbahn, in der Zeit vom 9. bis 12. September 1903 anberaumt.
[E.-M.-Z. 37.332.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Gemeinde Wien — städtische Strassenbahnen. (Eröffnung der Linien Währinger Gürtel—Heiligenstädterstrasse und Heiligenstädterstrasse—Zahnradbahnhof Nussdorf.) Am 13. August wurde der elektrische Betrieb auf den Strecken Währinger Gürtel (Sternwartestrasse)—Heiligenstädterstrasse bis zur Liechtensteinstrasse und Heiligenstädterstrasse von der Liechtensteinstrasse bis zum Zahnradbahnhofe in Nussdorf aufgenommen. (Vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 vom 20. August.)

— (Eröffnung der Verlängerung der Linie „Linzerstrasse" von der Lützowgasse bis zur Hochsatzenstrasse [Baumgartner Kasino].) Am 17. August wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke (Verlängerung der bestehenden Linie Linzerstrasse) von der Lützowgasse bis zur Hochsatzenstrasse (Baumgartner Kasino) aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Uebernahme des Betriebes der Keszthely-Balaton Szt. Györgyer Vizinalbahn.) Am 7. Juni 1903 wurde gleichzeitig mit der Eröffnung der Tapolza-Keszthelyer Lokalbahn auch die bisher durch die Keszthely-Balaton Szt. Györgyer Eisenbahn-Gesellschaft verwaltete Vizinalbahn Keszthely-Balaton Szt. György in den Betrieb der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen übernommen und samt der neuen Linie Tapolcza—Keszthely der Betriebsleitung in Szombathely unterstellt.

Auf dieser Strecke liegt ausser den für den Gesamtverkehr eingerichteten Stationen Balaton Szt. György (Anschlussstation an die Südbahn-Gesellschaft, an die Zalatalbahn und an die Lokalbahn Balaton Szt. György—Somogy-Szobb) und Keszthely (Anschlussstation an die Tapolcza-Keszthelyer Lokalbahn) die nur für den Personen- und Gepäcksverkehr dienende Haltestelle Fenék.

Ausland.

Bayern. (Fahrdienstvorschriften.) Die General-Direktion der Bayerischen Staatseisenbahnen gibt in einem Erlasse an das in Frage kommende Dienstpersonal bekannt, dass von den Fahrdienstvorschriften nunmehr die am 1. d. M. in Kraft tretende dritte Ausgabe erschienen ist, die gegenüber der ersten und zweiten Ausgabe eine grössere Anzahl von Aenderungen und Erweiterungen aufweist. Aus den zu den Aenderungen hinausgegebenen erläuternden Bemerkungen entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." nachstehendes:

a) Die Fahrdienstvorschriften unterscheiden nunmehr zwischen Zugssicherung und Zugsdeckung. Die erstere entspricht dem im Falle des § 60 (3), Abs. 1, beim Anhalten vor einem Mastsignale zu beobachtenden Verfahren mit dem Unterschiede, dass nach dem Anhalten auf freier Strecke bei undurchsichtiger Luft, während der Dämmerung und bei Nacht auch noch eine Signalfackel anzuzünden ist. In jedem Zuge sind nunmehr nebst den übrigen zur Sicherung und Deckung erforderlichen Signalmitteln auch mindestens drei solcher Signalfackeln mit Zubehör mitzuführen. Diese Signalmittel gehen mit den Lokomotiven und Packwagen auch auf die Strecken der an den süddeutschen Fahrdienstvorschriften beteiligten Bahnverwaltungen über; wegen des Ueberganges auf Strecken anderer, insbesondere ausserdeutscher Verwaltungen, ergeht später Verfügung.

b) Hinsichtlich der Fahrten von zwei oder mehr zusammengekuppelten Lokomotiven ist die vordere in der Fahrtrichtung die führende. Dies trifft auch beim Vorspanndienste zu, wenn im Falle des § 52 (3), Abs. 2, sich die beiden zusammengekuppelten Lokomotiven allein bewegen.

c) Im Falle die durchgehende Bremse unterwegs ungangbar wird, darf die Fahrt ohne Verminderung der sonst dafür zugelassenen Geschwindigkeit fortgesetzt werden, sofern die Bedienung der erforderlichen Anzahl Bremsen von Hand bewirkt wird und bei Zügen auf Hauptbahnen eine Zugsleine angebracht ist.

Ausser dem vorstehenden haben u. a. auch die Bestimmungen über Vornahme der Bremsproben, über das Durchfahren reiner Güterzüge an fahrplanmässigen Haltestationen, über die Einhaltung der bei der Bergfahrt zulässigen kürzesten Fahrzeiten, über das Befahren der Betriebsgeleise mit handbewegten Fahrzeugen u. dgl. mehr teils Erweiterungen, teils Einschränkungen und mitunter auch entsprechende Verschärfungen erfahren.

Schweiz. (Einnahmen der Bahnen.) Im ersten Halbjahre 1903 vereinnahmten die Schweizerischen Bundesbahnen Franken 39,173.610, d. i. Franken 1,347.771 mehr als in der gleichen Vorjahrszeit. Die Gotthardbahn verzeichnete im ersten Halbjahre Franken 11,011.399 Einnahmen gegen Franken 10,069.061 in der gleichen Vorjahrszeit.

Direkter Verkehr zwischen europäischen Grossstädten, Sibirien und China. Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten hat das Internationale Uebereinkommen genehmigt, welchem zufolge in London, Paris, Lyon, Marseillé, Bordeaux und Nantes, Brüssel, Ostende, Lüttich, Amsterdam, Rotterdam, Berlin, Genf, Wien und Budapest direkte Fahrkarten über die russisch-chinesischen Bahnen nach den Stationen der transsibirischen Eisenbahnen und weiterhin nach Mandschuria, Charbin, Mukden, Jukon, Dalny, Port Arthur, Schanghai, Nagasaki, Tientsin und Peking zur Ausgabe gelangen. Fahrkarten für die einfache Fahrt haben eine Gültigkeit von zwei Monaten, Rückfahrkarten eine solche von neun Monaten. Es werden 50 kg Freigepäck gewährt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis 25. August 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

19. August, *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Metkovich A),
Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

20. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

21. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Leda", Kapitän G. Berguglian,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cursola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

22. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Almissa", Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

25. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Selene", Kapitän G. Sirovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

19. August, Dampfer „Almissa", Kapitän E. Camus, zu Mittag.
20. „ Dampfer „Venus", Kapitän C. de Bretfeld } um
24. „ Dampfer „Venus", Kapitän C. de Bretfeld } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

20. August, um $11^1/_2$ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

20. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Euterpe", Kapitän E. Winterhalter,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

22. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Helios", Kapitän C. Gilovich,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

23. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Carinthia", Käpitän G. Damianovich,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

25. „ um $11^1/_2$ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Vesta", Kapitän . . . . ,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

27. „ um $11^1/_2$ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. August, um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Nippon", Kapitän G. Klausberger,
[von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. August, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume†) am 21. August] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valeria" nach Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 10. Juli 1903 mit 7 Passagieren und 1771 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 263 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, nebst 5589 Stück Holz, auf der Reise Nr. 5 der Calcutta-Linie von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 76 695 kg und 427 Stück Holz, Padang 7200 kg Bier, Suez 966 kg, Gedda 8970 kg, Suakim 1428 kg (worunter 1378 kg Zucker), Aden 17.201 kg, Massaua 119 kg Glaswaren, Zanzibar 4533 kg, Djibouti 1020 kg Alkohol, Mombassa 2178 kg Glasperlen, Aden 88.852 kg (worunter 87.300 kg Zucker), Hodeidah 18.269 kg, Karachi 168.823 kg, Bombay 449.405 kg (worunter 153.550 kg Zucker), Bassorah 39.377 kg (worunter 20.500 kg Zucker), Bahrein 19 kg Kurzwaren, Bagdad 1966 kg, Bushire 470 kg Kurzwaren, Colombo 54.181 kg, Rangoon 236.548 kg, Calcutta 433.919 kg und 5162 Stück Holz, Madras 156.128 kg und nach Calcutta opt. Madras 2840 kg Zündhölzchen. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 2,886.211.

Verschiedene Mitteilungen.

Coupon-Einlösungen.

Ab 1. September.

Mährische Grenzbahn. 4 proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Vorarlberger Bahn. 4 proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Böhmische Landesbank. 4 proz. Eisenbahnschuldscheine. Für je K 200 Kapital K 4·—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten (Emission 1886). Für je fl. 100 Kapital K 4·—.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 proz. Silberprioritäten vom Jahre 1891. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 proz. Prioritäten lit. A K 9.94·4; $3^1/_2$ proz., konvertierte. Für je K 400 Kapital K 6.94·4; $3^1/_2$ proz., lit. A v. J. 1903. Für je K 200 Kapital K 3·50.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritäten Frcs. 7·50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 proz. Prioritäten I. Emission K 10·—.

Welser Lokalbahn. 4 proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Ab 30. September:

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 proz. Prioritäten. Für je fl. 100 Kapital K 6·—.

Rückzahlungen.

Ab 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten.

Mährische Grenzbahn. 4 proz. Prioritäten (vom Staate zur Selbstzahlung).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 proz. Prioritäten.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritäten.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen I. Emission.

Vorarlberger Bahn. 4 proz. Prioritäten (vom Staate zur Selbstzahlung).

Böhmische Landesbank. 4 proz. Eisenbahnschuldscheine.

Verlosungen.

Am 1. Juli:

Zsolna-Rajeczer Lokalbahn. Prioritätsaktien. (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 1. August:

Pila-Jaworznoer Lokalbahn. Schuldverschreibungen. (Rückzahlung ab 1. Februar).

Am 7. August:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritäten. (Rückzahlung ab 1. September).

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Konkurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt K	Gehalt h	Quartiergeld K	Quartiergeld h	Emolumente	Taggeld K	Taggeld h	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Kompetenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungs-Termin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
2 provisorische Telegraphengehilfen	General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung, entsprechend dem Lehrziele der Unterabteilung einer Mittelschule oder einer äquiparierenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung	Probepraxis abhängig von der Qualifikation und Verwendbarkeit	Aus der Instruktion für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte	General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 15. September 1903
2 Magazinsdienst-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstruktionen innerhalb sechs Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
4 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
4 Aushilfs-Bahnwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	mindestens neun Monate			
4 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70		Probepraxis abhängig von der Qualifikation und Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unteroffiziere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen erteilten Zertifikates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugnis beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperkonstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

PRAG, im August 1903.

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Teil II, Hefte 2 und 3.)

Neuer Ausnahmetarif 60.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 gelangt in den vorbezeichneten Tarifheften ein neuer Ausnahmetarif Nr. 60 für Zichorienwurzeln, gedörrt oder getrocknet; Zichorienschnitze zur Ausfuhr aus Deutschland bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief mit folgenden Frachtsätzen zur Einführung:

Von	Tarif, Teil II, Heft 2	Tarif, Teil II, Heft 3	
	Nach		
	Linz k.k.St.B.	Kassa loko Ks. Od.	Zágráb S.B./d.v.
	Pfennig für 100 kg		
Bahrndorf K.E.D.M.	151	244	272
Barleben K.E.D.M.	153	243	274
Calbe a. S. K.E.D.M.	148	239	269
Dodendorf K.E.D.M.	152	243	273
Dreileben-Drakenstedt K.E.D.M	154	244	275
Eickendorf K.E.D.M.	150	243	271
Etgersleben K.E.D.M.	15[illegible]	245	273
Förderstedt K.E.D.M.	149	243	270
Gross-Wanzleben K.E.D.M.	154	245	275
Langenweddingen K.E.D.M.	153	243	274
Magdeburg (alle Bahnhöfe) K.E.D.M.	151	241	272
Meitzendorf K.E.D.M.	154	243	275
Niederndodeleben K.E.D.M.	153	243	274
Nienhagen bei Halberstadt K.E.D.M.	153	248	274
Ochtmersleben K.E.D.M.	154	244	275
Schwaneberg K.E.D.M.	152	245	273
Unseburg K.E.D.M.	150	244	271
Welsleben K.E.D.M.	150	243	271
Westerhüsen K.E.D.M.	150	242	271
Wolmirsleben K.E.D.M.	151	245	272

Dieser Ausnahmetarif gilt nur für Sendungen, welche mittels direkten Frachtbriefes nach einer Station ausserhalb Deutschlands aufgegeben werden.

Wird eine hiernach auf Grund dieses Ausnahmetarifes abgefertigte Sendung vermöge nachträglicher Verfügung oder mit neuem Frachtbriefe oder auf andere Weise über die Zollgrenze nach Deutschland wieder eingeführt, so wird der Unterschied zwischen der bezahlten und derjenigen Fracht, welche sich nach den allgemeinen Tarifen und Tarifbestimmungen ergibt, nachträglich eingehoben.

Wien, am 18. August 1903. [830]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Lokalverkehr der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband. Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Petroleumverkehr. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Hilfsroutenverkehr anlässlich der Verkehrsstörungen in Schlesien.

Infolge der am 12. August 1903 erfolgten Wiederaufnahme des Gesamtverkehres auf der Lokalbahn Niklasdorf-Zuckmantel der k. k. österr. Staatsbahnen finden die Bestimmungen der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 83 vom 23. Juli 1903 und Nr. 88 vom 4. August 1903 unter Post [740], beziehungsweise [782 und 783] enthaltenen Kundmachungen auch auf den Verkehr mit den Stationen der obengenannten Lokalbahn sinngemässe Anwendung.

Gleichzeitig werden die in den zitierten Kundmachungen enthaltenen Bestimmungen mit rückwirkender Kraft als auch für Eilgut gültig erklärt.

Wien, am 19. August 1903. [831]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Süddeutscher Güterverkehr.

Einführung je eines Nachtrages 1 zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1 und 2, vom 1. September 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 gelangt je ein Nachtrag 1 zu den obenbezeichneten Tarifen zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife auch eine neue Fassung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 8 (Eisen), sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 9 für die Beförderung von Düngemitteln.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 14. August 1903. [832]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Nachtrag I zum Lokalgütertarife, Teil I und Teil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen.

Derselbe enthält:

I. Den Tarif der Lokalbahn Spalato-Sinj,
II. Aenderungen, beziehungsweise Ergänzungen und Berichtigungen.

Dieser Nachtrag tritt bezüglich der
Pos. I mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Spalato-Sinj,
Pos. II mit dem 1. September 1903 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit dem 15. Oktober 1903 in Gültigkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. August 1903. [833]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der in Nr. 92 dieses Blattes vom 13. August 1903 auf Seite 2035 enthaltenen Kundmachung Nr. [800] sind nachfolgende Berichtigungen durchzuführen:

In der oberen, wie in der unteren Stationsgruppe ist der Stationsname „Beodora“ auf Beodra richtigzustellen.

In der unteren Stationsgruppe sind in der Relation Pécs—Berlin Görlitzer etc. Bahnhof in der Rubrik c 1 der Frachtsatz von 516·4 auf 506·4;

der Stationsname Uj-Gradicska ist auf Uj-Gradiska;

ferner ist der Frachtsatz in der Relation Uj-Gradiska—Berlin Anhalt etc. Bahnhof sub b 2 von 719·4 auf 709·4 und jener in der Relation Uj-Gradiska—Berlin Görlitzer etc. Bahnhof sub b 1 von 796·4 auf 746·4 richtigzustellen;

endlich ist der Frachtsatz Zsidovin—Berlin Görlitzer etc. Bahnhof von 706·4 auf 708·4 zu berichtigen.

Budapest, am 18. August 1903. [834]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Schliessung der Fahrkarten-Ausgabestellen in den Haltestellen Ranigsdorf, Netz und Stangendorf.

Die Fahrkarten-Ausgabestellen in den Haltestellen Ranigsdorf und Netz (Lokalbahn Triebitz-Prossnitz) und in der Haltestelle Stangendorf (Lokalbahn Zwittau-Skutsch) wurden am 1. August 1903 geschlossen.

Von diesem Zeitpunkte an erfolgt die Fahrkartenausgabe im Zuge durch den Kondukteur.

Die Fahrtunterbrechung in diesen Haltestellen ist nicht gestattet.

Olmütz, am 20. August 1903. [835]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

19. August In der Strecke Langenegg—Lingenau der Bregenzerwaldbahn wurde mit dem Zuge Nr. 414 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutschland. (Fünfzigjähriges Dienstjubiläum des Geheimen Oberregierungsrates Dr. Theodor Gerstner.) Der „Deutsche Reichsanzeiger“ vom 8. August enthält folgende Mitteilung:

„Heute feiert der vortragende Rat im Reichs-Eisenbahnamte Geheimer Oberregierungsrat Dr. Theodor Gerstner ausserhalb Berlins in der Stille sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum. Der Jubilar blickt auf ein an Arbeit wie an Erfolgen reiches Leben zurück. In Karlsruhe am 15. Dezember 1830 geboren, hat er nach Absolvierung des Studiums der Jurisprudenz und der Staatswissenschaften auf den Universitäten Heidelberg und Berlin seine Beamtenlaufbahn am 8. August 1853 im grossherzogl. badischen Staatsdienste begonnen, wo er zunächst in der Justizverwaltung, später als Mitglied der General-Direktion der grossherzogl. Staatseisenbahnen tätig war. Im Jahre 1873 trat er, einer Berufung in das Reichs-Eisenbahnamt als ständiger Hilfsarbeiter folgend, in den Reichsdienst. Hier fand 1875 seine Ernennung zum vortragenden Rate und 1879 seine Beförderung zum Geheimen Oberregierungsrate statt.

Ausgestattet mit reichem juristischen Wissen, sowie mit einer umfassenden Kenntnis des Eisenbahnverkehrswesens, hat Dr. Gerstner während einer dreissigjährigen Tätigkeit im Reichs-Eisenbahnamte in unermüdlicher Arbeit hervorragendes geleistet, insbesondere gilt er auch auf dem Gebiete des internationalen Eisenbahnfrachtrechtes als Autorität.

Der Jubilar, der mit Rücksicht auf sein vorgerücktes Alter bald in den Ruhestand zu treten wünscht, ist von Seiner Majestät dem Kaiser und Könige durch Verleihung des Charakters als wirklicher Geheimer Oberregierungsrat mit dem Range eines Rates I. Klasse und von Seiner kgl. Hoheit dem Grossherzog von Baden durch Verleihung des Kommandeurkreuzes I. Klasse des Ordens vom Zähringer Löwen ausgezeichnet worden.“

— (Petroleumtankanlagen.) Deutsche Petroleuminteressenten hatten vor kurzem eine Eingabe an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet, in der sie sich gegen die mietweise Ueberlassung von Eisenbahngelände an die amerikanische Petroleumgesellschaft verwahrten, weil diese durch Errichtung von Tanks auf diesen Plätzen ein übergrosses geschäftliches Uebergewicht erhalten und den Petroleumhandel in Deutschland immer mehr ringartig monoplisieren würde. Der Minister hat nun diese Eingabe in folgender Weise beschieden, die dem berechtigten Kern des Verlangens Rechnung trägt: „Die kgl. Eisenbahn-Direktionen sind durch Erlass vom 12. Dezember 1902 angewiesen, Anträgen auf pachtweise Ueberlassung von Eisenbahngelände zur Herstellung von Petroleumtankanlagen nur unter der Voraussetzung zu entsprechen, dass anderen Unternehmern im Wettbewerbe die Möglichkeit bleibt, auf denselben Stationen gleiche Anlagen zu errichten. Die Vermietung eisenbahnfiskalischen Geländes zu solchen Zwecken ist dagegen zu versagen, wenn die Tankanlage der beantragenden Gesellschaft ein örtliches Monopol gewähren würde“. Die Eisenbahnverwaltung, bemerkt dazu die „Köln. Ztg.“, stellt sich damit auf den allein richtigen Standpunkt, dass es nicht ihre Aufgabe ist, die eine oder die andere Interessentengruppe zu bevorzugen, dass sie dafür zu sorgen hat, dass, soweit es an ihr ist, der Wettbewerb sich im freien Spiel der Kräfte betätigen kann. [„Z. d. V. D. E.-V“.]

— (Württembergischer Beirat der Verkehrsanstalten.) Der württembergische Beirat der Verkehrsanstalten, der am 25. Juli in Wildbad tagte, beriet unter anderem über Güterverkehrsangelegenheiten. In der Frage der Tarifierung von Getreide und Mühlenfabrikaten, sowie der Tarifierung von Zucker, teilte der Beirat die Anschauung der General-Direktion der Staatseisenbahnen, wonach eine Aenderung nicht stattfinden soll. Die Bestrebungen nach Erhöhung der Gewichtsgrenze für die als Expressgut zu befördernden Trinkeiersendungen fanden keine Unterstützung. Von der Einführung von Paketadressen für Expressgüter soll vorerst abgesehen werden. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Abänderung der Schreibung der Namen einiger Stationen.) Die Schreibung der Namen der an der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn gelegenen Stationen „Hamburg-Dammthor“ und „Hamburg-Klosterthor“ wird, der neuen Rechtschreibung entsprechend, mit sofortiger Gültigkeit in „Hamburg-Dammtor“ und „Hamburg-Klostertor“ abgeändert.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Februar 1899. (Aufhebung eines Ausnahmefrachtsatzes.) Der Ausnahmefrachtsatz für Palmkernöl und Kokosnussöl im Verkehre von Heilbronn Hauptbahnhof nach Salzburg — Mk. 1·95 für 100 kg — wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 aufgehoben.

Im Tarifnachtrage VIII vom 1. Mai 1903, Seite 15, ist entsprechender Vermerk zu machen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Stationsnamenänderung.) Die an der Bergtalbahn gelegene, in den obengenannten Tarif aufgenommene Station Wolterdingen führt nunmehr den Namen: „Wolterdingen i. Baden“.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, vom 1. April 1903. (Tarifierung von Holzstoffpappe etc.) Holzstoffpappe, zur Herstellung von Packschachteln durch Zuschneiden, Falzen und Rillen derart vorgearbeitet, dass die Schachtel durch Zusammenfalten der Pappe und Befestigung der Seitenwände mit Metallklammern fertiggestellt werden kann, tarifiert nicht, wie Holzstoffpappe nach Spezialtarif I, sondern als halbfertige Kartonnagen nach der allgemeinen Wagenladungsklasse.

Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft II G, vom 1. Jänner 1899. (Ergänzungen.) Mit 20. August 1903 traten im obbezeichneten Tarifhefte u. a. folgende Ergänzungen in Kraft:

Im Ausnahmetarife Nr. 24 (Seite 20 des Nachtrages II) wird das Verzeichnis der Artikel wie folgt erweitert:

„Tonerde, schwefelsaure, präparierte, Ammoniakalaun, Kalialaun und Schwefelsäure“.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des Bedarfes an nachstehend angeführten Holzmaterialien für Werkstätten- und Bahnerhaltungszwecke, und zwar:

163.431	m³	Extrahölzer,
460.494	„	Brückenhölzer,
218.139	„	Bedielungspfosten,
2,937.450	„	weiches Schnittholz,
190.741	„	hartes „
274.400	m	Waldlatten,
29.000	„	Stangen aus weichem Holze,
15.000	Rm.	Spreissl- und Schwartenholz (Brennholz),
6.000	„	Scheiterholz, weich (Brennholz),
10.000	hl	Holzkohle, weich,

ferner die Lieferung des Bedarfes an Oberbauschwellen aus Lärchenholz, sowie diverser Holzwaren, als: Beisser, Bremsprügel, Stiele, Scheibtruhen, Räder hierfür, Rechen etc. wird für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 im Offertwege vergeben.

Die auf diese Lieferungen bezughabenden Offertformulare und Detailausweise über die benötigten Mengen, Gattungen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse können bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen und behoben werden, oder werden gegen Einsendung des Portos zugesendet.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder nur einen Teil erstrecken.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare benützt werden müssen, sind samt den etwaigen Beilagen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, bis längstens **10. September 1903, 12 Uhr mittags**, einzubringen. Hierbei sind die Offerte getrennt nach zwei Gruppen auszufertigen und dementsprechend auch die Kuverts mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Schwellen, Brücken- und Extrahölzern“, resp. mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Werk- und Schnitthölzern, Brennholz, Holzkohle und diversen Holzwaren“ zu versehen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen zu notieren.

Die Offerteröffnung findet am 11. September 1903, 10 Uhr vormittags, statt und hat jeder Offerent das Recht, derselben beizuwohnen.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte entweder ganz oder teilweise anzunehmen oder auch abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht vollkommen entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Bei Zuerkennung eines Lieferungsquantums ist über Verlangen der k. k. Staatsbahn-Direktion eine Kaution in der Höhe von 10 Prozent des Lieferungswertes zu erlegen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, gerechnet vom 10. September 1903, im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im August 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1861	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Holz zu Grubenzwecken a) der Position H—20/a } der Güterklassifikation b) „ „ H—20/b } im Tarife, Teil I	Landskron St.E.G.	Brandeisl B.E.B. Duby B.E.B. Kladno B.E.B. Smečna-Sternberg B.E.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die unter a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) b) 93 94 95 96 97 98 100 101		Im Kartierungswege		Ausser den nebigen Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung
1862	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz des Spezialtarifes 2	Čimelitz k.k.St.B. via Hrabovka	Lobositz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	Besteht keiner	107 Heller		Im Kartierungswege		
1863	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Chotzen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Rekonstruktion einer Baumwollspinnerei in Chotzen bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, sowie Anhang hierzu			20 Prozent von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Namen der reklamierenden Firma als Empfängerin lautend, vorzulegen bis längstens Ende Februar 1904	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
									Pfennig	Pfennig	Pfennig			
1864	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zichorienwurzeln, gedörrt oder getrocknet, und Zichorienschnitze als Frachtgut zur Ausfuhr aus Deutschland	Bahrendorf	Linz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. September 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2	161	151	10	Im Kartierungswege		Diese Ausnahmesätze gelten nur für Sendungen, welche mittels direkter Frachtbriefe nach Linz, Kassa loko (K.O.E.) oder Zágráb aufgegeben werden. Wird eine hiernach auf Grund dieser Ausnahmesätze abgefertigte Sendung vermöge nachträglicher Verfügung oder mit neuem Frachtbriefe oder auf andere Weise über die Zollgrenze nach Deutschland wieder eingeführt, so wird der Unterschied zwischen der bezahlten und derjenigen Fracht, welche sich nach den allgemeinen Tarifen und Tarifbestimmungen ergibt, nachträglich eingehoben
				Barleben					164	153	11			
				Calbe a/S. (Stadt)					156	148	8			
				Dodendorf					162	152	10			
				Dreileben-Drakenstedt					166	154	12			
				Eickendorf					159	150	9			
				Etgersleben					161	152	9			
				Förderstedt					158	149	9			
				Gross-Wanzleben					164	154	10			
				Langenweddingen					163	153	10			
				Magdeburg (alle Bahnhöfe)					161	151	10			
				Meitzendorf					165	154	11			
				Niederndodeleben					163	153	10			
				Nienhagen b. Halberstadt					164	153	11			
				Ochtmersleben					165	154	11			
				Schwaneberg					162	152	10			
				Unseburg					159	150	9			
				Welsleben					159	150	9			
				Westerhüsen					159	150	9			
				Wolmirsleben					160	151	9			
				Bahrendorf	Kassa loko, Station der K.O.E.			Heft 3	265	244	21			
				Barleben					263	243	20			
				Calbe a/S. (Stadt)					258	239	19			
				Dodendorf					263	243	20			
				Dreileben-Drakenstedt					265	244	21			
				Eickendorf					264	243	21			
				Etgersleben					267	245	22			
				Förderstedt					264	243	21			
				Gross-Wanzleben					266	245	21			
				Langenweddingen					264	243	21			
				Magdeburg (alle Bahnhöfe)					261	241	20			
				Meitzendorf					264	243	21			
				Niederndodeleben					263	243	20			
				Nienhagen b. Halberstadt					271	248	23			
				Ochtmersleben					265	244	21			
				Schwaneberg					266	245	21			
				Unseburg					266	244	22			
				Welsleben					264	243	21			
				Westerhüsen					263	242	21			
				Wolmirsleben					267	245	22			
				Bahrendorf	Zágráb S.B.			Heft 3	281	272	9			
				Barleben					284	274	10			
				Calbe a/S. (Stadt)					276	269	7			
				Dodendorf					282	273	9			
				Dreileben Drakenstedt					286	275	11			
				Eickendorf					279	271	8			
				Etgersleben					281	273	8			
				Förderstedt					278	270	8			
				Gross-Wanzleben					284	275	9			
				Langenweddingen					283	274	9			
				Magdeburg (alle Bahnhöfe)					281	272	9			
				Meitzendorf					285	275	10			
				Niederdodeleben					283	274	9			
				Nienhagen b. Halberstadt					284	274	10			
				Ochtmersleben					285	275	10			
				Schwaneberg					282	273	9			
				Unseburg					279	271	8			
				Welsleben					279	271	8			
				Westerhüsen					279	271	8			
				Wolmirsleben					280	272	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
1865	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Güter der Klasse C, der Spezialtarife 2 und 3, dann des Ausnahmetarifes 1 in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für die genannten Güterklassen gültigen Tarifbestimmungen	Kojetein	Tobitschau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen; bei den Zuckerrüben- und Rübenschnitze-Sendungen nebst dem tarifmässigen Aufladen auch Abladen durch Organe, bezw. auf Kosten der Partei	vom 1. Oktober 1903 bis Ende September 1904	Lokalgütertarife, und zwar für die Hauptbahn vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	12	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Tobitschau und Loboditz auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Tobitschau und Loboditz auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen **spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses.** Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	
					Loboditz					12				
				bezw. vice versa										
			2. Güter der Klasse B, dann Rohzucker, für alle hiernach begünstigten Artikel bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner für leere, gebrauchte Säcke bei Auflieferung in jedem Gewichte	Kojetein	Tobitschau				Verschieden	14	Verschieden			
			3. Güter, welche bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu den Frachtsätzen der Güterklasse A berechnet werden, dann gebrauchte Emballagen laut der Punkte a) und b), Abschnitt C-V des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902, bei Auflieferung in jedem Gewichte						19	16	3			
				bezw. vice versa										
			4. Zuckerrüben und Rübenschnitze bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kojetein	Tobitschau				16	10	6			
				Uhritschitz					13	8	5			
				bezw. vice versa										
			5. Rohzucker bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Tobitschau	Prerau loko				34	28	6			
					Prerau transito für in der Richtung gegen Brodek, bezw. Radwanitz - Prossenitz über Prerau hinaus gelegene Stationen				Verschieden	28 Heller rücksichtlich Tobitschau —Prerau plus der tarifmässigen Gebühr für Prerau—Bestimmungsstation, gekürzt um 8 Heller pro 100 kg	Verschieden			
			6. Grosshornvieh in Wagenladungen	Kojetein	Tobitschau				23	17·6	5·4			
				bezw. vice versa					pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens					

Besondere Bemerkungen.

Zur Nachweisung des Minimal-Verfrachtungsquantums von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) werden alle durch die die Refaktie reklamierende Firma auf der Lokalbahn Kojetein-Tobitschau innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses beförderten Güter, bei welchen dieselbe in der Richtung nach Tobitschau und Loboditz als Empfängerin und in der Richtung von Tobitschau und Loboditz als Absenderin auf den Frachtdokumenten erscheint, zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der vorstehenden Begünstigungen nicht bonifikationsfähig sind.

Rücksichtlich der Grosshornvieh-Transporte in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa während der Geltungsfrist des Zugeständnisses, auf welche der Ausnahmetarif für Grosshornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, wird für die Quantumsberechnung bis zu einer Anzahl von 300 Wagen jede Wagenladung mit einem Gewichte von 10.000 kg und bei Ueberschreitung von 300 Wagen jede Wagenladung über 300 mit einem Gewichte von 2000 kg in Rechnung gestellt.

Wird innerhalb der Geltungsfrist dieses Zugeständnisses durch die die Refaktie reklamierende Firma auf der Lokalbahn Kojetein-Tobitschau ein Minimal-Verfrachtungsquantum von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) an Gütern aller Art befördert, so wird gegen Vorlage der in der Rubrik 13 „Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, etc." namhaft gemachten Dokumente für die laut des vorstehenden sub 1—6 begünstigten Güter aus den bei einem Minimal-Verfrachtungsquantum von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) zugestandenen ermässigten Frachtsätzen eine Superrefaktie von 1 Heller pro 100 kg und für die übrigen Güter, bezüglich deren vorstehend eine Frachtbegünstigung nicht fixiert ist, aus den **normalen** tarifmässigen oder eventuell im Kartierungswege bestehenden Frachtsätzen eine Refaktie von 1 Heller pro 100 kg vergütet.

Bei Ermittlung des Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) wird bezüglich jener Grosshornvieh-Transporte in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa, auf welche der Ausnahmetarif für Grosshornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, für **jede** Wagenladung nur ein Gewicht von 2000 kg zugrunde gelegt, welches letztere zugleich auch für die Berechnung der Superrefaktie bei diesen Transporten als Grundlage dient.

Insofern für die begünstigten Güter in einzelnen der im vorstehenden in Betracht kommenden Relationen mit besonderen Zugeständnissen niedrigere ermässigte Frachtsätze gewährt werden, findet auf Grund dieses Zugeständnisses eine Rückvergütung nicht statt. Sind die mit besonderem Zugeständnisse bewilligten ermässigten Frachtsätze höher, so wird lediglich der Unterschied zwischen diesen Frachtsätzen und den im vorstehenden zugestandenen Frachtsätzen vergütet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
										a) b)				
1866	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holzkohle, auch gemahlene oder körnige	Noskovci	Prag St.E.G., k.k.St.B., Oe.N.W.B. Lieben St.E.G., Oe.N.W.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief bei Verwendung von Wagen mit mehr als 10 Tonnen Ladegewicht, auch wenn dieselben mit Wagenaufsätzen versehen sind. b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, wenn mit Wagenaufsätzen versehene Wagen mit höchstens 10.000 kg Ladegewicht verwendet werden. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1908	Lokal-, bezw. Verbandstarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	202 196		Im Kartierungswege		
					Bubna St.E.G.					213 207				
					Smichow					207 201				
					Prag (Smichow) B.E.B. transit					207 201				
				Uj-Gradiska	Prag St.E.G., k.k.St.B., Oe.N.W.B. Lieben St.E.G., Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief				229				
					Bubna St.E.G.					240				
					Smichow					234				
					Prag (Smichow) B.E.B. transit					234				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1867	**Südbahn-Gesellschaft**		Steine und Steinwaren zu Grabmonumenten, geschliffen oder ungeschliffen, poliert oder unpoliert, mit Ausnahme von Bildhauerarbeiten	Nabresina	Budapest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	356 Heller inkl. ungar. Transportsteuer	245 Heller inkl. ungar. Transportsteuer	111 Heller	Im Kartierungswege		
1868	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	für welche die Frachtsätze der Wagenladungsklassen C der Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarife (Hefte 3 und 4) Gültigkeit haben	Fiume	Lužna-Lischan (B.E.B.) oder vice versa	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für die tarifmässig festgesetzten Minimalrechnungsgewichte	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Tarife für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Hefte 3 und 4)	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	267 Heller (bezüglich Fiume auch inkl. ungar. Transportsteuer)		Im Kartierungswege		
			C	Triest						234				
			B	Fiume						345				
			B	Triest						302				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1869	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Steine der Pos. 8—41, A 1), der Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Wolframs-Cejl, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Brody (Bhf.) trs.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 192		Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie-Landungsplatz trs. finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarife, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung
					Granica trs., bezw. Szczakowa trs.					105				
					Nadbrzezie Landungsplatz trs.*)					165				
					Nowosielitza (Bhf.) trs.					224				
					Podwołoczyska (Bhf.) trs.					208				
1870	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Abteilung I: Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt, verzinnt, verkupfert, in Ringen oder Bündeln, unverpackt, auch lose mit Papier umhüllt, Abteilung II: Drahtgeflechte, verzinkte, grobe	Waldhof, Station der Eisenbahn-Direktion Mainz	Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarife, Teil II, Heft 3, 6 und 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897, 1. Jänner 1899 und 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg, Abteilung I / II, Pfennig I a) 422, I b) 297, II a) 443, II b) 331		Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze für Budapest gelten für: Budapest -Angyalföld, -dunaparti téherpályaudvar, -Ferenczváros, -fővámház, -fővárosi közraktárak, Budapest -Józsefváros, -kiterö, -Lipótváros, -nyugoti pályaudvár, -déli vasut
					Pilsen					I a) 249, I b) 146, II a) 270, II b) 172				
					Prag (St.B. und St.E.G.)					I a) 294, I b) 191, II a) 315, II b) 217				
					Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B.E.B. Smichow k.k.St.B.					I a) 290, I b) 191, II a) 310, II b) 217				
					Klagenfurt (k.k.St.B. und S.B.)					I a) 384, I b) 253, II a) 406, II b) 279				
					Wien I K.E.B. (Westbhf.)					I a) 355, I b) 239, II a) 377, II b) 250				
					Budapest*)					I a) —, I b) —, II a) 497, II b) 370				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1871	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 13 a und b (Kalk etc., Cement) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Lobositz (St.E.G.) und umgekehrt	Oberottendorf (Sächs.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	Ein direkter Frachtsatz besteht nicht	38 Pfennig		Im Kartierungswege		
1872	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Zucker, raffiniert, der Pos. Z—8 a, weiters Rohzucker der Pos. Z—8 b und Candiszucker der Pos. C—2 des Tarifes, Teil I	Nusle-Vršovic	Györ M.Á.V.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Verschieden	ad a) 352 Heller ad b) 319 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
81	**Nr. 91 vom 11. August 1903**	1814	K. k. österr. Staatsbahnen	**Nicht namentlich aufgeführt**	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	**Steinbrück**	**Arnschwang Bayreuth etc.**	**In der 10. Rubrik ist oberhalb der Frachtsätze einzuschalten: „Mark“**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 97. Wien, 25. August 1903. XVI. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die Konsentierung von Wasserwerken erfolgt nur für jene Wasserquantitäten, welche dem Bache nach dem Wasserregime naturgemäss zugehören. Als solche Gewässer können aber nicht angesehen werden jene Wasserquantitäten, die als Abfallwässer der Hauswirtschaft, als Abwässer von Nutzwasserleitungen, Senkgruben u. s. w. dem Bache bisher zugeführt werden.

2. Die Einleitung derartiger Abwässer in den Bach ist selbst eine konsensbedürftige Wasserbenützung, welche auch im Falle der behördlichen Bewilligung immer nur ein Recht desjenigen bilden kann, dem die Bewilligung hierzu erteilt worden ist, ohne dass Dritte aus dieser Bewilligung ein Recht für die Fortdauer dieses Zustandes für sich abzuleiten vermöchten.

(Erkenntnis vom 19. Jänner 1901, Z. 492.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des K. F. und Genossen in W. gegen das k. k. Ackerbauministerium punkto Assanierung und Regulierung des Saubaches nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

In der Beschwerde wird die Gesetzmässigkeit der angefochtenen Entscheidung, betreffend die Assanierung und Regulierung des Saubaches bei Teplitz-Schönau, bestritten und die Mangelhaftigkeit des Verfahrens behauptet. Eine Gesetzwidrigkeit der Entscheidung erblicken die Beschwerdeführer darin, dass der Konsens für das Projekt ohne Wahrung der älteren Wasserbenützungsrechte der Beschwerdeführer erteilt worden sei. Die Beschwerde beruft sich diesbezüglich auf den § 94, Abs. a, böhm. Wasserrechtsges. Diese Berufung ist unzutreffend, denn im vorliegenden Falle handelt es sich nur zum geringsten Teile um eine Benützung des Saubachwassers für die Projektzwecke, sondern vorwiegend um die Assanierung desselben, welche durch die von dem Bachwasser getrennte, durch Kanäle und Röhren erfolgende Ableitung der schädlichen Abwässer der Stadt bewirkt werden soll. — Es tritt somit der § 49 böhm. Wasserrechtsges. in Anwendung, wonach bei Wasserbauten, welche im öffentlichen Interesse unternommen werden, die erforderliche Abtretung des nötigen Grundes und Bodens und sonstiger Liegenschaften, Werke und Anstalten erfolgen muss. Die Beschwerdeführer könnten daher auch gegen die Abtretung ihrer Wasserwerke eine Einsprache nicht erheben, umso weniger können sie dies bei einer bloss teilweisen Entziehung ihres Betriebswassers, selbstverständlich vorbehaltlich ihrer Entschädigungsansprüche.

. . . .

Es steht also nur die Frage zur Entscheidung, ob in die Enteignung alle jene Wasserbenützungsrechte einbezogen worden sind, welche den Beschwerdeführern zustehen. — In dieser Richtung erachten sich die Beschwerdeführer in ihren Rechten dadurch verletzt, dass die Abwässer und die Thermalwässer, welche bisher in den Saubach mündeten, nach dem Projekte ihren Werken entzogen werden. Hierzu ist zu bemerken: In betreff der Entschädigungsfrage stellt die angefochtene Entscheidung und die Administrativentscheidungen überhaupt fest, dass den Wasserwerksbesitzern eine Entschädigung nur insoweit gebühre, als durch die projektierte Anlage die dem Saubache nach seinen natürlichen Zuflüssen zukommende Wassermenge eine Beeinträchtigung erleidet, dass dagegen den Wasserwerksbesitzern eine Entschädigung nicht gebührt, insoweit die Wassermenge des Saubaches auf künstliche Zuleitungen von Flüssigkeiten zurückzuführen ist, welche weder dem Saubache, noch seinen natürlichen Zuflüssen zugehören.

Die Rechtsanschauung der angefochtenen Entscheidung musste der Verwaltungsgerichtshof als eine zutreffende anerkennen, da die Konsentierung der Wasserwerke nur für den Saubach, also für jene Wasserquantitäten erfolgte und erfolgen konnte, die ihm nach dem Wasserregime naturgemäss zugehören. Als solche Gewässer können aber nicht angesehen werden jene Wasserquantitäten, die als Abfallwässer der Hauswirt-

schaft, als Abwässer von Nutzwasserleitungen, Senkgruben u. s. w. dem Saubache bisher zugeführt werden. Die Abwässer der industriellen Betriebe könnten nur dann und insoweit in Frage kommen, als für diese industriellen Betriebe eine Ableitung aus dem Saubache selbst erfolgte und nach den Konzessionsbedingungen oder nach der Einrichtung der Wasserbenützungsanlagen die dem Bache entnommenen Wassermengen wieder zurückzuführen waren. Dass derartige Ableitungen aus dem Saubache stattgefunden hätten, wurde von der Beschwerde nicht behauptet; wenn also die angefochtene Entscheidung die ersterwähnten Abfallwässer und die industriellen Abwässer von der Entschädigung ausschliesst, so konnte der Verwaltungsgerichtshof darin weder eine Gesetzwidrigkeit, noch eine Verletzung von Rechten der Parteien erkennen. Wenn der Vertreter der Beschwerde bei der ö. m. Verhandlung den bisherigen faktischen Zustand der Wasserführung des Saubaches als denjenigen bezeichnet, welcher als Grundlage für die zu ermittelnde Entschädigung zu dienen hätte, so ist dem gegenüber darauf hinzuweisen, dass die Einleitung der besprochenen Abwässer in den Saubach selbst eine konsensbedürftige Wasserbenützung ist, welche auch im Falle der behördlichen Bewilligung immer nur ein Recht desjenigen bilden kann, dem die Bewilligung hierzu erteilt worden ist, ohne dass Dritte aus dieser Bewilligung ein Recht auf die Fortdauer dieses Zustandes für sich abzuleiten vermöchten. Was aber die Thermalwässer anbelangt, so wurde im Administrativverfahren konstatiert, dass diese bereits seit dem im Jahre 1879 erfolgten Wassereinbruche in den Döllinger-Schacht keinen natürlichen Abfluss mehr finden, sondern zum Gebrauche für die Bäder mittels Pumpen gehoben werden müssen. Die Thermalwässer bilden also bereits seit jenem Zeitpunkte keinen natürlichen Zufluss des Saubaches mehr. Zu den diesbezüglichen Ausführungen des Vertreters der Beschwerde ist noch zu bemerken, dass die Thermalquellen zweifellos im Sinne des § 4 Wasserrechtsges. ein Privatgewässer sind, welche nach § 10, Abs. 1, Wasserrechtsgesetz von demjenigen, dem sie gehören, nach Belieben gebraucht und verbraucht werden können, und dass auch die Abflüsse dieser Gewässer die Privateigenschaft erst dann und in dem Falle verlieren, wenn sie mit öffentlichen Gewässern sich vereinigt haben. Der zufällige Umstand einer seinerzeitigen Ableitung solcher Gewässer in ein öffentliches Gewässer begründet aber nach dem Wasserrechtsgesetze keinen Rechtsanspruch auf die Fortdauer dieses Zustandes. Dass aber den Beschwerdeführern irgend welches spezielle Recht auf diese Einleitung zustehen würde, wurde weder erwiesen, noch behauptet.

Ob die Enteignung der Wasserbenützungsrechte der Beschwerdeführer mit Rücksicht auf die an das Regulierungs- und Assanierungsprojekt sich knüpfenden öffentlichen Interessen notwendig ist, ob die Art der Durchführung die einzig mögliche oder zweckmässigste wäre, liegt, abgesehen davon, dass beide Fragen an der Hand des bei der kommissionellen Verhandlung abgegebenen technischen Gutachtens zu bejahen waren, im freien Ermessen der entscheidenden Behörden.

. . . .

Die Beschwerdeführer haben auch Mängel des Verfahrens zur Geltung gebracht und solche darin gefunden, dass die Konsentierung des Projektes erfolgt ist, ohne dass die Entschädigungsfrage selbst endgültig gelöst worden wäre, indem die Bestimmung der Entschädigung selbst einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wurde.

Der Verwaltungsgerichtshof konnte nun nicht finden, dass dem durchgeführten Verfahren in dieser Richtung Mängel anhafteten. — Aus dem Vorbesprochenen ergibt sich, dass die angefochtene Entscheidung die Entschädigungsobjekte selbst feststellt und den Anspruch der heutigen Beschwerdeführer auf die Entschädigung anerkannt hat. Die Entscheidung hat lediglich die ziffermässige Bestimmung der einzelnen Entschädigungsansprüche einem späteren Verfahren vorbehalten. In diesem Vorbehalte konnte der Gerichtshof eine Gesetzesverletzung nicht erkennen, nachdem tatsächlich das Projekt selbst noch nicht in seiner vollen Ausgestaltung zur Konsentierung gelangt ist, indem ja, wie in der angefochtenen Entscheidung festgestellt wurde, noch Detailprojekte vorzulegen sind, deren Gestaltung zweifellos für die Beeinflussung der Wasserführungsverhältnisse und darum auch für die Frage der Entschädigung von Bedeutung sein wird. Angesichts dessen war die ziffermässige Feststellung der den einzelnen Werksbesitzern gebührenden Entschädigungsbeträge nicht möglich, und da auch das Projekt selbst eine endgültige Erledigung nicht gefunden hat, die Konsentierung der Detailprojekte vielmehr vorbehalten erscheint, ist nach dem Wortlaute der berufenen Bestimmungen (§§ 79, 84 und 87) des Wasserrechtsgesetzes jenes Stadium des Verfahrens noch nicht eingetreten, wo die Entschädigung selbst schon ziffermässig festgestellt sein müsste. — Mit Rücksicht auf diesen Inhalt der angefochtenen Entscheidung konnte der Verwaltungsgerichtshof die h. g. erhobene Beschwerde nicht für begründet erkennen.

[Nach Budwińskis Sammlung, XXV. Jahrgang, Admr. Teil, Nr. 46/A.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachorz (Dynów). (Variantenprojekt für die Teilstrecke km 18·900 bis km 24·110: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgeteilte Ergebnis der in der Zeit vom 17. bis 19. Juli 1903 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Variantenprojektes für die Teilstrecke km 18·900 bis km 24·110 der in Bauausführung begriffenen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynow), sowie den gemäss den Verfügungen des Erlasses vom 6. Juni 1903, Z. 25.369, ex commissione erteilten Baukonsens für die Teilstrecken km 18·900 bis km 21·200 und km 22·000 bis km 24·100 unter Genehmigung der im Protokolle getroffenen Bestimmungen und gestellten Anträge zur Kenntnis genommen. Hiermit erscheint auch der Baukonsens für die weitere Teilstrecke km 21·200 bis km 22·000 erteilt.

[E.-M.-Z. 36.491.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach—Mariazell. (Generelles Projekt der Teilstrecke Laubenbachmühle — Mariazell: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Vornahme der Trassenrevision rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank vorgelegten generellen Projektes für die Teilstrecke von der Station Laubenbachmühle bis Mariazell der mit 0·76 m Spurweite auszuführenden Lokalbahn von der Station

Kirchberg a. d. Pielach nach Mariazell, und zwar hinsichtlich der auf niederösterreichisches Gebiet fallenden Strecke im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für den 28. und 29. August 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 37.333.]

Ausland.

Preussen. (Rastenburg-Sensburger Kleinbahnen.) Am 1. Juli sind infolge der Verstaatlichung der Ostpreussischen Südbahn die Verwaltung und der Betrieb der Rastenburg-Sensburger Kleinbahnstrecken Rastenburg—Wenden—Drengfurth, Wenden—Barten—Skandlack, Rastenburg—Reinsdorf—Salpkeim und Reinsdorf—Sensburd von den Eigentümern der Kleinbahnen, den Kreisen Rastenburg und Sensenburg, übernommen worden.

Bayern. (Lokomotiv- und Wagenbeschaffung für die Staatseisenbahnen.) Die General-Direktion hat 51 Stück Lokomotiven im Kostenbetrage von Mk. 3,353.600, 170 Stück Personenwagen im Kostenbetrage von Mk. 4,286.795 und 240 Stück Post-, Güter- und Gepäckswagen im Kostenbetrage von Mk. 1,478.099 in Bestellung gebracht. Der Gesamtkostenaufwand für die voraufgeführten Betriebsmittel beträgt somit Mk. 9,100.484. Für die allmähliche Ablieferung des gesamten Fahrmateriales ist der Zeitraum vom 31. Oktober 1903 bis 31. Dezemaer 1904 zur Bedingung gemacht.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Austria" nach Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 12. Juni 1903 mit 3 Passagieren und 2533 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 405 Tonnen Zucker, nebst 4535 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 7 der Bombay-Eillinie mit Verlängerung nach Calcutta von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 104.224 kg (worunter 16.560 kg Zucker), Batavia 2900 kg Papier, Soerabaja 1430 kg Manufakturwaren, Samarang 3578 kg, Suez 7846 kg und 20 Stück Holz, Gedda 3080 kg, Aden 278.749 kg (worunter 214.435 kg Zucker), Hodeidah 19.747 kg (worunter 300 kg Zucker), Massaua 15.930 kg, Gibuti 7880 kg (worunter 5780 kg Zucker), Mombassa 93 kg Mützen, Chinde 5235 kg Mehl, Karachi 127.779 kg und 2636 Stück Holz, Bombay 1,031.631 kg (worunter 122.983 kg Zucker), Bagdad 27 kg Manufakturwaren, Bassorah 135 kg Kurzwaren, Bushire 2505 kg, Bahrein 21.019 kg (worunter 21.000 kg Zucker), Narrakel 818 kg Garn, Cannanore 1227 kg Garn, Cochin 1623 kg, Muscat 10.500 kg Zucker, Colombo 128.043 kg (worunter 10.250 kg Zucker), Sydney 383 kg Knöpfe, Melbourne 74 kg Knöpfe, Tuticorin 102 kg Glaswaren, Calcutta 411.410 kg (worunter 378 kg Zucker), Calcutta or. Madras 7100 kg Zündhölzchen und 1879 Stück Holz, Madras 125.977 kg und nach Rangoon 211.716 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 3,886.427.

— (Abfahrt des Dampfers „Urano" nach Bassorah.) Dieser Dampfer ist am 17. Juni 1903 ohne Passagiere mit 242 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 143 Tonnen Zucker, nebst 7530 Stück Holz, in der Persien-Linie Nr. 1 von Triest nach Bassorah abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 27 kg Manufakturwaren, Bassorah 227.867 kg (worunter 143.040 kg Zucker), Bagdad 13.901 kg und nach Ahwaz 398 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 206.344.

— (Abfahrt des Dampfers „Orion" nach Santos.) Dieser Dampfer ist am 20. Juni 1903 ohne Passagiere mit 214 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 4 der Santos-Linie von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Pernambuco 23.070 kg Papier, Bahia 21.166 kg, Rio de Janeiro 167.092 kg und Santos 2233 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 62.327.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer ist am 18. Juni 1903 mit 60 Passagieren und 2281 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 658 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von Bombay auf der Rückreise Nr. 7 der Bombay-Eillinie in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Bombay 2,162.325 kg (wovon 652.560 kg für das Ausland), Malabar 27.430 kg, Karachi 17.767 kg, Aden 54.962 kg (wovon 1370 kg für das Ausland), Suez 12.641 kg (wovon 3768 kg für das Ausland) und aus Port Said 5500 kg Häute. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,820.433.

Verschiedene Mitteilungen.

Kongress des internationalen Strassenbahn- und Kleinbahnvereines. Die 13. Generalversammlung dieses Vereines findet im Monate September 1904 in Wien statt. Das vom Vereine aufgestellte Fragenverzeichnis enthält zwei Kategorien Fragen, wovon die erste Fragen umfasst, die zur Besprechung in der Sitzung bestimmt sind, während die zweite Kategorie Fragen enthält, für die es genügt, die eingelaufenen Mitteilungen in Form eines Berichtes zusammenzufassen. Falls die verfügbare Zeit es erlaubt, können jedoch auch Fragen der zweiten Kategorie in der Sitzung besprochen werden.

Die zur Tagesordnung aufgestellten Fragen sind:

Erste Kategorie (zur Diskussion gestellte Fragen):

A. Frage allgemeiner Art.

1. Frage: Erneuerungsfonds.

B. Fragen, betreffend die städtischen Strassenbahnen.

2. Frage: Kontrolle der Umsteigfahrscheine.

3. Frage: Ersparnis an Stromverbrauch im Strassenbahnbetriebe.

4. Frage: Bremssysteme für elektrische Strassenbahnen.

5. Frage: Schutzvorrichtungen gegen das Herabfallen von Schwachstromleitungen.

6. Frage: Zulässigkeit und Zweckmässigkeit von Anhängewagen bei elektrischem Strassenbahnbetriebe im Inneren der Städte.

C. Fragen, betreffend die Klein-, bezw. Lokalbahnen.

7. Frage: Vor- und Nachteile des elektrischen Betriebes bei Klein-, bezw. Lokalbahnen.

8. Frage: Form und Spannung des elektrischen Stromes für Klein-, bezw. Lokalbahnen.

9. Frage: Bahnoberbau für Klein-, bezw. Lokalbahnen mit Dampfbetrieb.

Zweite Kategorie (zur Berichterstattung gestellte Fragen):

A. Frage allgemeiner Art.

10. Frage: Gesetzgebung der Strassen- und Kleinbahnen in den verschiedenen europäischen Ländern.

B. Fragen, betreffend die städtischen Strassenbahnen.

11. Frage: Buchungsschema und monatlicher Betriebsbericht.

12. Frage: Kontrolle der elektrischen Strassenbahnanlagen und Unterhaltung der Arbeitsleitung.

C. Frage, betreffend die Klein-, bezw. Lokalbahnen.

13. Frage: Das Selbstfahrwesen (Automobilismus) beim Betriebe von Lokalbahnen.

Sämtliche Fragen sind noch in eine Anzahl Unterfragen geteilt.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Dr. Ladislaus Ritter v. Kraiński und in Gegenwart des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Ministerialrates im Eisenbahnministerium Dr. Max Freiherrn v. Buschman die diesjährige (36.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn statt. Bei derselben waren 35 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 7325 Aktien mit 293 Stimmen vertraten. Der Verwaltungsrat konstatierte wiederum das pünktliche Eingehen und die bestimmungsgemässe Verwendung der von den beiden Staatsverwaltungen für die Ueberlassung des Betriebes der gesellschaftlichen Bahnlinien zufliessenden Rentenbeträge. Der gesellschaftliche Reservefonds B, welcher Ende 1901 eine Höhe von K 55.435·72 auswies, beträgt Ende 1902 noch K 47.658·61, obgleich aus diesem Fonds auch im abgelaufenen Jahre die Stempelgebühren für die Prioritäten I. und II. Emission gezahlt worden sind. Die Generalversammlung genehmigte stimmeneinhellig den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss

und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Sodann nahm die Generalversammlung den Bericht des Verwaltungsrates über die Konvertierung der gesellschaftlichen fünfprozentigen Prioritätsobligationen, sowie das zwischen der k. k. Staatsverwaltung und dem Verwaltungsrate zustandegekommene Uebereinkommen wegen Einlösung der Bahn einstimmig zur Kenntnis und beschloss die Liquidation der Gesellschaft, sowie die Betrauung des Verwaltungsrates mit der Durchführung dieser Liquidation. In den Vewaltungsrat wurden gewählt die Herren Hofrat Dr. Wilhelm Ritter v. Catharin und Regierungsrat Alois Wismeyer. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 34.916.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 17·9 km lange Strecke Kreuzau-Blens der kgl. Eisenbahn-Direktion Köln, welche am 1. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann Wenzel Skákal von den ihm mit dem Erlasse vom 10. Juni 1897, Z. 3368/I, übertragenen Funktionen eines Regierungskommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 21. September 1896, R.-G.-Bl. Nr. 192, und vom 21. Februar 1897, R.-G.-Bl. Nr. 68, bildenden Lokalbahnen von Strakonitz über Blatna nach Březnitz, von Blatna nach Nepomuk und von Březnitz nach Rožmital enthoben und den k. k. Bezirkskommissär Gottlieb Stříbrny, Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Blatna, mit den erwähnten Funktionen betraut. [E.-M.-Z. 33.362.]

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des Bedarfes an nachstehend angeführten Holzmaterialien für Werkstätten- und Bahnerhaltungszwecke, und zwar:

163.431 m³	Extrahölzer,
460.494 „	Brückenhölzer,
218.139 „	Bedielungspfosten,
2,937.450 „	weiches Schnittholz,
190.741 „	hartes „
274.400 m	Waldlatten,
29.000 „	Stangen aus weichem Holze,
15.000 Rm.	Spreissl- und Schwartenholz (Brennholz),
6.000 „	Scheiterholz, weich (Brennholz),
10.000 hl	Holzkohle, weich,

ferner die Lieferung des Bedarfes an Oberbauschwellen aus Lärchenholz, sowie diverser Holzwaren, als: Beisser, Bremsprügel, Stiele, Scheibtruhen, Räder hierfür, Rechen etc. wird für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 im Offertwege vergeben.

Die auf diese Lieferungen bezughabenden Offertformulare und Detailausweise über die benötigten Mengen, Gattungen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse können bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen und behoben werden, oder werden gegen Einsendung des Portos zugesendet.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder nur einen Teil erstrecken.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare benützt werden müssen, sind samt den etwaigen Beilagen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, bis längstens **10. September 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen. Hierbei sind die Offerte getrennt nach zwei Gruppen auszufertigen und dementsprechend auch die Kuverts mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Schwellen, Brücken- und Extrahölzern", resp. mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Werk- und Schnitthölzern, Brennholz, Holzkohle und diversen Holzwaren" zu versehen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen zu notieren.

Die Offerteröffnung findet am 11. September 1903, 10 Uhr vormittags, statt und hat jeder Offerent das Recht, derselben beizuwohnen.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte entweder ganz oder teilweise anzunehmen oder auch abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht vollkommen entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Bei Zuerkennung eines Lieferungsquantums ist über Verlangen der k. k. Staatsbahn-Direktion eine Kaution in der Höhe von 10 Prozent des Lieferungswertes zu erlegen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, gerechnet vom 10. September 1903, im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im August 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Debreczen-Derecske-Nagy-Létaer Lokaleisenbahn und der Csetnekvölgyer Lokaleisenbahn.

Infolge der mit 18. August 1903 eintretenden Steuerpflichtigkeit der Debreczen-Derecske-Nagy-Létaer Lokaleisenbahn und der mit 7. September 1903 eintretenden Steuerpflichtigkeit der Csetnekvölgyer Lokaleisenbahn sind die im Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes dem zugehörigen Anhange und den Kartierungs-Frachtsätzen vom 1. März 1903, ferner in dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Nachtrage II zu dem Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes im Verkehre mit den Stationen dieser Lokalbahnen enthaltenen Frachtsätze, sowie schliesslich die von den Stationen der Csetnekvölgyer Lokaleisenbahnen Csetnek und Kuntaplocza im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 28 ex 1903 sub Pos. 935 publizierten Frachtsätze, mit Gültigkeit von den vorangeführten Terminen, um nachstehende Steuerzuschläge zu erhöhen.

1. Tarif, Teil II, Heft 3, und Kartierungs-Frachtsätze vom 1. März 1903.

Von oder nach	Eilgüter			Frachtgüter									Zu erhöhen vom
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	sperrige	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklassen A	B	C	Spezialtarif 1	2	3	
	Frachtzuschläge in Hellern pro 100 kg												
a) Stationen der Debreczen-Derecske-Nagy-Létaer Lokaleisenbahn:													
Derecske	6	5	4	3	3	2	2	1	1	1	1	1	18. August 1903
Hajdu-Bagos	5	5	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	
Hosszú-Pályi	7	5	4	3	3	3	2	1	1	2	1	1	
Monostor-Pályi	7	6	4	4	3	3	2	1	1	1	1	1	
Nagy-Léta-Vértes	8	7	5	5	3	3	2	1	1	2	1	1	
Sáránd	4	4	3	3	2	1	1	1	—	1	—	1	
b) Stationen der Csetnekvölgyer Lokaleisenbahnen:													
Csetnek	4	3	3	2	3	2	1	1	1	1	1	1	7. September 1903
Kuntaplócza	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	
Nagy-Szlabos	7	5	5	4	3	2	2	1	2	2	2	2	
Ochtina	5	5	3	3	2	2	2	1	2	1	2	1	
Restér	—	—	—	—	—	—	1	2	1	2	1	1	
Rochfalva	—	—	—	—	—	—	2	1	1	1	1	1	

2. Anhang zu dem Tarife, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903.

Post Nr. des Anhanges	Von	Nach	Frachtzuschlag in Hellern pro 100 kg	Zu erhöhen vom
77	Wien	Nagy-Szlabos	1	7. September 1903

3. Nachtrag II zu dem Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900.

Post Nr. des Anhanges	Von	Nach	Frachtzuschlag in Hellern pro 100 kg	Zu erhöhen vom
235	Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.), Tetschen (Oe.N.W.B.)	Nagy-Szlabos	2	7. September 1903

Schliesslich sind die für Roheisen von Csetnek und Kuntaplocza nach Blansko im Verordnungs-Blatte Nr. 28 ex 1903 sub Pos. 935 publizierten Frachtsätze mit Gültigkeit vom 7. September 1903 um je 1 Heller pro 100 kg zu erhöhen.

Wien, am 19. August 1903. [836]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Deckblatt zum Nachtrage XII des Tarifheftes 1 vom 1. März 1899.

Die auf Seite 4 des obigen Nachtrages für die nachstehenden Verkehrsverbindungen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Getreide etc.) werden mit sofortiger Gültigkeit und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 wie folgt berichtigt:

Nach und von	Posen	Reichenbach i. Schl.	Rybnik	Sagan	Schweidnitz Oberst.	Sommerfeld	Sorau	Striegau	Tichau	Waldenburg i. Schl. ob. Bhf.	Zabrze
Aussig A.T.E.	—	151	—	—	143	—	—	134	—	131	—
Hödnitz St.E.G.	259	175	—	217	168	229	217	167	—	151	—
Schlapanitz St.E.G.	233	150	106	198	149	210	198	148	114	132	131

Druckexemplare des Deckblattes sind bei den bekannten Dienststellen kostenlos zu haben.

Wien, am 20. August 1903. [837]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Verkehrsunterbrechung in der Strecke Langenau—Röhrsdorf.

Infolge eines am 22. August 1903 abends in der Umgebung von B.-Leipa, Haida und Tannenberg niedergegangenen Wolkenbruches wurde in der Strecke Langenau—Röhrsdorf der Hauptlinie Prag—Georgswalde-Ebersbach ein Objekt zerstört und der Bahnkörper erheblich beschädigt. Der Personenzugsverkehr bleibt aufrecht, nur müssen die Reisenden an der beschädigten Stelle umsteigen. Der Güterzugsverkehr wird durch Umleitung über Bensen—Tannenberg vermittelt. Der Güterverkehr von und nach der Station Haida ist eingestellt. Die Dauer der Unterbrechung ist noch unbekannt.

Prag, am 23. August 1903. [838]

Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland Belgien, den Niederlanden und England.

Aenderung von Schnittsätzen für die italienischen Bahnstrecken.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1903 bis 30. Juni 1904 haben in den Lebensmittelverkehren aus Italien nach Deutschland, Belgien, den Niederlanden und England im Verkehre von den Stationen der Linien Giulianova—Teramo, Sulmona (Solmona) — Citaducale, Tortoreto Nereto — Castellamare Adriatico — Sulmona (Solmona), Avezzano—Roma und von Stationen südlich dieser Linie, einschliesslich der Stationen des sizilianischen Netzes, die für Vertragsmengen von mindestens 5000 Wagen jährlich festgesetzten italienischen Schnittsätze für Einzelwagen Anwendung zu finden.

Wien, am 18. August 1903. [839]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Ergänzung der Bestimmungen über die Ausgabe von Schülerkarten.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1903 tritt eine Ergänzung der Tarifbestimmungen für Schülerkarten dahin ein, dass am Schlusse des Schuljahres ausnahmsweise derartige Fahrkarten auch für einen halben Monat zum halben Fahrpreise ausgegeben werden.

Teplitz, am 20. August 1903. [840]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Temporäre Einstellung des Gesamtverkehres auf der Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof und Festsetzung einer Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen rücksichtlich dieser Linie.

Wegen Umgestaltung der schmalspurigen Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof auf die Normalspur wird der Gesamtverkehr auf dieser Linie am 26. August 1903 mit dem letzten Zuge für nachstehende Zeit eingestellt:

Teilstrecke	mit den Stationen und Haltestellen	Gesamtverkehr bleibt eingestellt am	Gesamtverkehr wird wieder aufgenommen mit dem ersten fahrplanmässigen Zuge am
Lambach—Laakirchen	Aichberg-Steyrermühle, Haidermoos P.H., Laakirchen, Roitham, Stadl-Paura, Traunfall P.H.	27. August 1903	28. August 1903
Laakirchen—Engelhof	Engelhof, Oberweis	27. und 28. August 1903	29. August 1903
Engelhof—Gmunden Seebahnhof	Gmunden Seebahnhof	27., 28. und 29. August 1903	30. August 1903

Rücksichtlich des Güterverkehres werden folgende Massnahmen getroffen:

a) Während der Dauer der Verkehrseinstellung werden lebende Tiere, Eilgüter und Frachtgüter in den Stationen jener Teilstrecken, auf welchen der Verkehr eingestellt ist, gemäss § 55 des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. Artikel 5 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr zum Transporte nicht angenommen.

   Soweit die Lagerräume es gestatten, werden jedoch Eil- und Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Tieren) mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung in einstweilige Verwahrung genommen.

   Letzteres gilt auch bezüglich jener vom Absender am 26. August 1903 zugeführten Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Tieren), deren Beförderung an diesem Tage etwa nicht mehr erfolgen kann.

b) Auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. August 1903, Z. 36.122, eine temporäre Zuschlagsfrist von 3 Tagen zu den reglementarischen Lieferfristen für lebende Tiere, Eilgüter und Frachtgüter mit Gültigkeit im österreichischen, österreichisch-ungarischen und internationalen Verkehre festgesetzt.

   Diese Zuschlagsfrist findet (neben den etwa ausserdem in Betracht kommenden Zuschlagsfristen) in der Zeit vom 26. bis 30. August 1903 auf alle nach den Stationen der genannten Linie bestimmten Sendungen Anwendung.

Linz, am 18. August 1903. [841]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Nachtrag II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3.

Am 1. September 1903 gelangt der Nachtrag II zum Tarife, Teil II, Heft 3, zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Einen neuen Tarif der Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla—Ledeč—Kácow.

II. Aenderungen, beziehungsweise Ergänzungen und Berichtigungen.

Dieser Nachtrag tritt bezüglich der

Pos. I mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Swětla—Ledeč—Kácow,

Pos. II mit dem 1. September 1903 in Gültigkeit.

Hierdurch wird der bisherige in der 1. Abteilung im 1. Abschnitte des in Rede stehenden Tarifheftes auf Seite 525 und 526 enthaltene Tarif der Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow aufgehoben.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 20. August 1903. [842]

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Ausscheidung der „gedörrten und getrockneten Zuckerrübenschnitte" aus dem Verzeichnisse jener Güter, welche die Eisenbahn in offen gebauten Wagen zu befördern befugt ist.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, werden „gedörrte und getrocknete Zuckerrübenschnitte" auf Strecken der am Gütertarife, Teil I, beteiligten

österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Verwaltungen in gedeckt gebauten Wagen ohne Anrechnung des laut Abschnitt A—VII, lit. a und b, des Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, einzuhebenden zehnprozentigen Zuschlages zur Fracht befördert.

Wien, im August 1903. [843]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Ausnahmetarifen für die italienischen Bahnstrecken.

Auf den italienischen Bahnen (Adriatisches, Mittelmeer- und Sizilianisches Netz) sind mit Gültigkeit vom 1. August 1903 bis 30. Juni 1904 folgende Ausnahmetarife zugunsten des Exportes von süditalienischen Stationen in Wirksamkeit getreten:

1. Ausnahmetarif Nr. 902 für Lebensmittel in vollen Wagenladungen als beschleunigtes Frachtgut von Stationen der Linien Giulianova—Teramo, Sulmona (Solmona)—Cittaducale, Tortoreto — Nereto — Castellamare Adriatico — Sulmona (Solmona), Avezzano—Roma und von Stationen südlich dieser Linie, einschliesslich der Stationen des sizilianischen Netzes.

2. Ausnahmetarif Nr. 903 für Südfrüchte, saure, in vollen Wagenladungen als Frachtgut von Stationen der Linien Giulianova—Teramo, Sulmona (Solmona) — Cittaducale — Avezzano — Carsoli, Tortoreto Nereto — Castellamare Adriatico — Sulmona (Solmona)—Avezzano Roccasecca—Isoletta und von Stationen südlich dieser Linie, einschliesslich der Stationen des sizilianischen Netzes.

3. Ausnahmetarif Nr. 1055 für Wein, Weinmost und Weinmaische in vollen Wagenladungen als Frachtgut von Stationen der Linien Giulianova—Teramo, Sulmona (Solmona)—Cittaducale, Avezzano — Carsoli, Tortoreto Nereto — Castellamare Adriatico—Sulmona(Solmona)—Avezzano—Roccasecca—Isoletta und von Stationen südlich dieser Linie, einschliesslich der Stationen des sizilianischen Netzes.

4. Ausnahmetarif Nr. 1056 (Serie D) für Olivenöl in Fässern oder Blechkannen in vollen Wagenladungen als Frachtgut von Stationen der Linien Foggia—Otranto, Bari—Taranto, Zollino—Gallipoli, Brindisi—Taranto, Metaponto—Castanzaro, Marina—Reggio di Calabria, Metaponto—Potenza Inferiore, Salerno—Reggio di Calabria und von Stationen des sizilianischen Netzes.

Auf Grund dieser Ausnahmetarife ergaben sich gegenüber den in den Tarifen, Teil II, Heft 2, für den Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischen Güterverkehr, bezw. Teil II, Abt. B, für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr derzeit enthaltenen Frachtsätzen Ermässigungen für die betreffenden Artikel im Verkehre von den bestimmten süditalienischen Stationen nach den Transitstationen Cormons, Pontebba, Peri, Chiasso und Pino und finden diese Ausnahmetarife ab 1. August 1903 im Kartierungswege Anwendung.

Die Taxen der vorbezeichneten Ausnahmetarife, sowie die näheren Anwendungsbedingungen sind im 11. Nachtrage zum italienischen Lokaltarife enthalten.

Dieser Nachtrag kann von den genannten italienischen Bahnen zum Preise von 75 Centimes bezogen werden.

Wien, am 18. August 1903. [844]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

21. August. Infolge Rutschung des Bahnkörpers in km 15·7/9 der Strecke Doren—Langenegg der Bregenzerwaldbahn wurde der Frachtgüterverkehr bis auf weiteres eingestellt. Der Personenverkehr wird mittels Umsteigen, der Gepäcks- und Eilgutverkehr wird mittels Uebertragen aufrecht erhalten.

22. August. Infolge von Dammrutschung wurde in der Teilstrecke Wołkowce-Turylcze—Germakówka der Linie Teresin—Iwanie puste der Güterverkehr auf circa drei Tage eingestellt. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird mittels Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

22. August. In der Strecke Doren—Langenegg der Bregenzerwaldbahn wurde mit dem Zuge Nr. 614 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

23. August In der Teilstrecke Wołkowce-Turylcze—Germakówka der Linie Teresin—Iwanie puste wurde mit dem Zuge Nr. 3853 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

23. August. Infolge Zerstörung eines Objektes durch Wolkenbruch wird in der Strecke Haida—Röhrsdorf der Personenverkehr durch Umsteigen vermittelt. Der Güterzugsverkehr bleibt durch Umleitung aufrecht.

Hengstenschau in Judenburg. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und -Tiere.) Für die Beförderung der Gegenstände und Tiere, die anlässlich der am 27. September 1903 in Judenburg stattfindenden Hengstenschau zur Ausstellung gelangen, finden auf den in Oberösterreich, Salzburg, Kärnten und Steiermark gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Landwirtschaftliche, industrielle und ethnographische Ausstellung in Klobouk bei Brünn. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände und -Tiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 20. bis 27. September 1903 in Klobouk bei Brünn stattfindenden landwirtschaftlichen, industriellen und ethnographischen Ausstellung finden für die Beförderung der hierzu bestimmten Gegenstände und Tiere auf den in Mähren, Böhmen, Schlesien und Niederösterreich gelegenen Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen und der Privatbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Kärntner Landes-Tierschau in Klagenfurt. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Die aus Anlass der Kärntner Landes-Tierschau bewilligte Tarifbegünstigung (siehe Nr. 71 dieses Blattes vom 23. Juni 1903 unter „Sonstige Nachrichten") findet rücksichtlich des Transportes von Maschinen für den Betrieb der Tierzucht auch im Verkehre mit Wien, ferner mit Tiroler, steiermärkischen und böhmischen Stationen Anwendung.

Ausland.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Niederbruck.) Am 1. September 1903 wird die Station Niederbruck der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den obenbezeichneten Verkehr, Tarifheft 3, einbezogen.

Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Deutschland. (Badischer Eisenbahnverband.) In der am 25. Juli zu Heidelberg stattgefundenen 46. Sitzung kamen unter anderem folgende Punkte zur Beratung: Mitteilung der General-Direktion über den IV. Nachtrag zum Verzeichnisse der Ausnahmetarife. Der Gegenstand gab zu Erörterungen keinen Anlass. Erwähnt wurde die seit 1. Mai 1903 eingeführte neue Frachtberechnung für Langholz des Spezialtarifes II und Langeisen bei Verladung auf ein Paar Schemel- und Kuppelwagen, durch welche Neuerung in vielen Fällen eine nicht unwesentliche Frachtermässigung, sowie eine Erleichterung in der Wagengestellung eingetreten ist. Die General-Direktion berichtete ferner über die Erfahrungen mit dem seit 10. August 1902 gültigen Expressgut-Ausnahmetarife für landwirtschaftliche Erzeugnisse und gab über den Umfang der Benützung ziffernmässigen Aufschluss. Schwierigkeiten für den Betrieb haben sich nicht ergeben. In Aussicht genommen ist die Hinaufsetzung des Höchstgewichtes des einzelnen Frachtstückes von 25 auf 50 kg, die Aufnahme von Setzlingen aller Art in den Ausnahmetarif und dessen Einführung im Wechselverkehre mit Württemberg, woselbst der Tarif ebenfalls besteht. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Ausfuhr deutscher Lokomotiven.) In englischen Interessentenkreisen erregte es einige Aufregung, als Ostindien im vorigen Jahre grössere Bestellungen von Lokomotiven in Deutschland machte. Aus der deutschen Ausfuhrstatistik ist jetzt ersichtlich, welche Mengen deutscher Lokomotiven in der ersten Hälfte dieses Jahres nach Ostindien ausgeführt wurden. Wie der „Schwäb. Merkur“ mitteilt, sind dies 4386 t unter 10.508 t Gesamtausfuhr. Ueber 40 Prozent der ins Ausland gelieferten Lokomotiven sind also nach Britisch-Indien gegangen. Die übrige Ausfuhr ging mit reichlich 20 Prozent nach Spanien, während der Rest nach den verschiedensten Ländern, hauptsächlich nach Holland und dessen Kolonien, nach Dänemark, Italien, England, Frankreich, Belgien u. s. w. ausgeführt wurde. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Tarif vom 1. Oktober 1901. (Einbeziehung der Ladestelle Alexanderhütte etc.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 wurde die für den Wagenladungsverkehr eröffnete Ladestelle Alexanderhütte mit folgenden Frachtsätzen in den Tarif einbezogen:

	a	b	c
	Mark für 100 kg		
Tarifklasse 1	—	2·28	2·19
„ 2	—	2·45	2·35
„ 3	—	2·89	2·79
„ 4	—	3·11	3·00
„ 5	—	3·65	3·54
„ 6	—	4·70	4·59
„ 7	—	3·55	3·41
„ 8	—	3·85	3·71
„ 9	—	4·07	3·93
„ 10	—	4·31	4·14
„ 11	—	6·79	6·62
„ 12	—	4·54	4·37

Am 15. September 1903 scheidet der russische Hafen Nicolajeff als Anlaufbahn aus dem Tarife und wird als Nichtanlaufhafen in den Anhang aufgenommen.

Gleichzeitig scheiden die Nichtanlaufhäfen Djerba, Gabes. Mehdia, Monastier, Sfax, Susa, Tripolis (in der Berberei) und Tunis aus dem Verbande.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Oktober 1900. (Einbeziehung sächsischer Verkehrsstellen.) Mit Wirksamkeit vom 10. September 1903 werden die sächsischen Verkehrsstellen Altenhain b. Brandis, Ammelshain und Seeligenstädt b. Brandis in den vorbezeichneten Tarif einbezogen.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen der Station Beucha b. Brandis
zuzüglich 11 km bei Altenhain b. Brandis,
„ 8 km bei Ammelshain,
„ 14 km bei Seeligenstädt b. Brandis
zugrundegelegt.

Auf den genannten Stationen können Stückgüter und Wagenladungen abgefertigt werden. Ausgenommen sind jedoch bahnlagernde, zollpflichtigte und explosible Güter, sowie Frachtstücke von grösserem Gewichte als 300 kg oder solche, zu deren Ver- oder Entladung besondere Vorrichtungen erforderlich sind.

Preussisch - Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1897. (Einbeziehung der Station Magerviehhof.) Am 1. August 1903 ist die Station Magerviehhof des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin in den vorgenannten Tarif einbezogen worden.

Der Frachtberechnung werden die Entfernungen und Frachtsätze für Berlin Ostbahnhof zugrundegelegt. Ausserdem wird eine Ueberfuhrsgebühr von Mk. 6·50 für den Wagen erhoben.

Nur solche Sendungen gelangen zur Beförderung, welche an die Zentrale für Viehverwertung oder an Interessenten, denen die Beförderung auf den Anschlussgeleisen gestattet ist, gerichtet oder von diesen aufgegeben werden.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Frachtberechnung für Stein- und Braunkohlen.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1903 ab wurden im Verkehre von den Stationen Mainz, Gustavsburg, Gernsheim, Rheindürkheim, Mannheim Neckarvorstadt des Direktionsbezirkes Mainz nach Stationen der Badischen Staatseisenbahnen und von den Stationen Mannheim, Mannheim Industriehafen, Neckarau und Rheinau der Badischen Staatsbahnen nach Stationen des Direktionsbezirkes Mainz Stein- und Braunkohlen, wie im Spezialtarife III genannt, auf Entfernungen bis zu 100 km nach den Frachtsätzen des Spezialtarifes III der Allgemeinen Kilometertariftabelle der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen zur Fracht berechnet. Ausgeschlossen von dieser Ermässigung bleiben nur Sendungen der Station Mannheim nach und von Rheindürkheim und Worms.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigung der Frachtsätze für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III etc.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 werden im Uebergangsverkehre zwischen den Stationen des Neuteich-Liessauer Kleinbahnnetzes und den westpreussischen Kleinbahnen einerseits und den preussischen Staatsbahnstationen der Gruppen I—V, sowie der Station Hamburg L.B. der Lübeck-Büchener Eisenbahn anderseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitze und Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts, Torf, Torfstreu und Torfmull, sowie Wegebaustoffe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze der Staatsbahn widerruflich um den Betrag von 2 Pfg. für 100 kg ermässigt.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einbeziehung der Station Sötenich.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1903 ab wurde die Station Sötenich des Direktionsbezirkes Köln als Versandstation in die Tarifabteilungen A 1 und C des vorbezeichneten Tarifes einbezogen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer und Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Haltestelle Marienthal bei Schweina.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 wird die an der Strecke Immelborn—Liebenstein-Schweina gelegene Haltestelle Marienthal bei Schweina als Tarifstation mit der Befugnis zur Abfertigung von Gütern in Wagenladungen in die obbezeichneten Tarife aufgenommen. Die Abfertigung von Sprengstoffen, Fahrzeugen und lebenden Tieren bleibt ausgeschlossen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen. Die Annahme und Ausgabe der Frachtbriefe von und nach Marienthal bei Schweina erfolgt auf der Station Liebenstein-Schweina.

Russland. (Neue Beförderungsvorschriften für Benzin etc.) Die Russ. Ges.-Samlg. Nr. 72, erste Ausgabe, enthält u. a. das Reglement über den Transport von Benzin in Zisternen auf den Eisenbahnen und die Abänderung des § 1 des Transportreglements für Naphtha in Zisternenwaggons, des § 1 des Reglements über die Abfertigung von Naphtha aus Baku und der §§ 7 und 18 des Transportreglements für leichtentzündbare Güter. [„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

— (Butterausfuhr.) Die „Torg. Prom.-Gaz.“ vom 17. Juli a. St. schreibt: Der Transport sibirischer Butter hat im laufenden Jahre einen sehr grossen Umfang angenommen, und genügen die täglich verkehrenden beschleunigten Züge nicht mehr.

Ueber Verfügung des Verkehrsministeriums werden noch zwei Zugspaare eingelegt, daher bis auf weiteres neun Züge wöchentlich verkehren. [„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn** . .	Kronen 24·—	Kronen 12·—	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfennig	Pfennig	Pfennig			
1873	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Lithopone	Dzieditz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	253	172 *)	81	Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg; bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				248	167 *)	81			
					Dresden-Elbkai				300	219	81			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
										Zugestandener Frachtsatz, Abteilung a)	Abteilung d)			
										Frachtsätze für 100 kg in Pfennig				
1874	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Abteilung a) Petroleum, raffiniert, Abteilung d) Blauöl, Grünöl, Mineraltheer und mineralische Schmieröle	Zagórzany	Eggenfelden	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif Nr. 71), des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1901	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	207	210	Im Kartierungswege		
					Erding					226	229			
					Erlangen					261	281			
					Freising					239	242			
					Marktheidenfeld					298	363			
					Münchberg					213	216			
					Neustadt a. Aisch					269	292			
					Neustadt a. W. N.					205	208			
					Pfarrkirchen					200	203			
					Rentwertshausen					290	316			
					Reuth b. Erbdf.					195	197			
					Tirschenreuth					196	198			
					Zwiesel					176	176			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1875	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eilgut, gewöhnliches	Gablonz a. d. N	Pontafel	Aufgabe in Kolli von höchstens 10 kg Einzelgewicht. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 829		Im Kartierungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze finden auch bei Beförderung von mehreren, zu einem Ballen verschnürten Eilgutkolli Anwendung, wenn der kubische Inhalt der bezüglichen Ballen den Umfang von 0·8 m³ nicht überschreitet und das Gewicht derselben höchstens 80 kg beträgt. Die Verschnürung der Ballen hat derart zu erfolgen, dass eine bahnseitige Kontrolle bezüglich des Maximalgewichtes der einzelnen Kolli (10 kg) möglich ist
				Liebau						800				
				Reichenberg S.N.D.V.B.						800				
				oder umgekehrt										
1876	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Cement	Szczakowa	Bystritz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 44		Im Kartierungswege		
					Dombrau					44				
					Jablunkau					45				
					Karwin					44				
					Lonkau					44				
					Orlau					44				
					Trzynietz					44				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1877	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Rüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm in vollen Wagenladungen	Pohrlitz oder Grosshof bezw. vice versa	Gross-Seelowitz via Branowitz-Rohrbach i. M.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 15.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der für die bezüglichen Güter bei Beförderung in vollen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Oktober 1903 bis Ende September 1904	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	20 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Gross-Seelowitz auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Gross-Seelowitz auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	Insofern für die begünstigten Güter in den nebenstehend in Betracht kommenden Relationen die gleichen oder niedrigere ermässigte Frachtsätze gewährt werden, findet auf Grund dieses Zugeständnisses eine Rückvergütung nicht statt. Sind die mit besonderen Zugeständnissen bewilligten ermässigten Frachtsätze höher, so wird lediglich der Unterschied zwischen diesen Frachtsätzen und den nebenstehend zugestandenen Frachtsätzen vergütet. Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refaktie reklamierende Firma während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses in den nebenbezeichneten Relationen per Bahn expedierten Sendungen, bei welchen diese Firma in der Richtung nach Gross-Seelowitz als Empfängerin und in der Richtung von Gross-Seelowitz als Absenderin auf den Frachtdokumenten erscheint, zugelassen, auch wenn auf dieselben das nebenverzeichnete Zugeständnis keine Anwendung findet
			2. Die sonstigen unter 1. nicht genannten Güter in vollen Wagenladungen							24 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1878	Südbahn-Gesellschaft		Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. 0—6, lit. b), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Steinbrück	Stationen der Strecke Brixen inkl. bis Roveredo inkl.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des bezeichneten Artikels für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Südbahn	Spezialtarif I	Klasse C	°	Im Kartierungswege		
1879	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Mähr.-Ostrau	Pernegg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband, bezw. Lokaltarife		Heller 319		Im Kartierungswege		
							vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1904		Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Verwaltung der Empfangsbahn in Vorlage gebracht werden müssen. Bei Inanspruchnahme dieser Frachtsätze findet eine weitere Rückvergütung auf Grund des Zugeständnisses laut Verordnungs-Blatt Nr. 93 vom 15. August 1903, Post-Nr. 1840, nicht statt	
					Bozen-Gries				547	358	189			
					Innsbruck				454	242	212			
					Klagenfurt				420	227	193			
					Laibach k.k.St.B.				461	261	200			
					Laibach S.B.				453	253	200			
					Pernegg				319	235	84			
					Pettau				396	338	58			
					Trient (Trento)				587	391	196			
					Wilten				454	242	212			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1880	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Meidling	Sarajevo	Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverband	Besteht kein direkter Frachtsatz	1247 Heller		Im Kartierungswege		
1881	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Littau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen für den Bau einer Oberrealschule in Littau bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, sowie Anhang hierzu	Verschieden		20 Prozent Nachlass von den Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende Februar 1904	
1882	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Stationen		Bei Aufgabe als Frachtgut mit direkt nach Stationen des Zollauslandes lautenden Frachtbriefen in Mengen a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür	vom 5. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Bahnen		Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1904 an die Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu bewirken ist	

Nach Passau trans. von	Gemüse der Pos. G—6 a)	Gemüse der Pos. G—6 b)	Butter a)	Butter b)	Obst, verpackt (einschliesslich Weintrauben) a) und b)
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig				
Budapest (sämtliche Bahnhöfe)	248	187	389	353	248
Szabadka	344	249	539	503	344
Szeged und Szeged-Rókus	349	253	547	511	349
Temesvár (Gyárváros und Józsefváros)	400	289	627	591	400
Ujvidék	388	280	614	578	388
Verbácz	367	266	582	546	367

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1883	**Lokalbahn Friedland-Heinersdorf**		Holz der Klasse C	Heinersdorf a. T. Bärnsdorf Neustadt a. T.	Friedland transit	**Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. Diese Transporte müssen für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete bestimmt sein**	**bis längstens 31. Dezember 1903**	Lokaltarif	**Verschieden**	**16·4 Heller**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
1884	**Lokalbahn Friedland-Heinersdorf**	Lokalbahn Friedland-Hermsdorf	Holz der Klasse C	Neustadt a. T. **Bärnsdorf und Heinersdorf a. T.**	**Hermsdorf transit**	**Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. Diese Transporte müssen für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete bestimmt sein**	bis längstens 31. Dezember 1903	**Gütertarif für den Gemeinschaftsverkehr zwischen der Lokalbahn Friedland-Hermsdorf und der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf**	**Verschieden**	**29 Heller** **33·6 Heller**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
82	Nr. 91 vom 18. August 1903	1851	K. k. österr. Staatsbahnen		Kohlenabfälle, und zwar Staubkohle und Lösche	Littitz, Nürschan, Radnitz, Staab, Stupno-Břas	**Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen**	**Die Anmerkung für die Station Gojau hat richtig zu lauten: Nur für jene bei Krumau situierten Etablissements gültig, welche mit der Station Gojau in direkter Schienenverbindung stehen**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 98. **Wien, 27. August 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. August 1903, womit für den Monat September 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat September 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 20. Juli 1903,*) betreffend die Erweiterung der Verzollungsbefugnisse des k. k. Nebenzollamtes in Borghetto.

Das mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes I. Klasse ausgestattete k. k. Nebenzollamt II. Klasse in Borghetto wird zur Eingangsverzollung von Baumwollwaren der T. N. 128 in 131 in Mengen bis zu 5 kg ermächtigt.

Böhm m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. August 1903, Z. 35.366, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Schreiben vom 20. Juli 1903 hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass die nachbenannten Eisenbahnstrecken dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden sind:

1. die am 21. Juni 1903 eröffnete Strecke Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl (Zwettl—Schwarzenau—Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings) und
2. die am 22. Juni 1903 eröffnete, elektrisch betriebene Lokalbahn Tabor-Bechin.

Da die beiden genannten Linien im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehen, ist eine Aenderung, beziehungsweise Ergänzung der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereín-

---

*) Enthalten in dem am 12. August 1903 ausgegebenen LXXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 163.

kommen Anwendung findet, nicht erforderlich, und sind die erwähnten Eisenbahnstrecken mit dem Tage ihrer Eröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat ferner das Zentralamt ersucht, die am 5. Oktober 1902 eröffnete, im Betriebe der Südbahn stehende Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel unter jenen von der genannten Verwaltung betriebenen Lokalbahnen anzuführen, welche vom Internationalen Uebereinkommen ausgeschlossen sind. Infolgedessen wird die Liste (VIII. Ausgabe vom 1. Jänner 1903) in nachstehender Weise ergänzt:

Unter „Oesterreich und Ungarn, I. A." wird in Nr. 17 (Südbahn-Gesellschaft) als lit. g (s. das den Exemplaren der vorerwähnten Listenausgabe beigeschlossene Zirkular Nr. 254 vom 13. März 1903) zwischen der Lokalbahn Kapfenberg—Seebach-Au und der Ueberetscherbahn eingereiht:

g) Kühnsdorf-Eisenkappel.

Die unter g und h als vom Internationalen Uebereinkommen ausgeschlossen bezeichneten Strecken (Ueberetscherbahn und Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg) erhalten ihre ursprünglichen lit. h und i.

Das genannte Zentralamt hat von den vorstehenden Mitteilungen den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 30. Juli 1903 Kenntnis gegeben.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Mährisch-Ostrau oder von Polnisch-Ostrau nach Karwin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtvorstande von Mährisch-Ostrau die mit dem Erlasse vom 10. Februar 1903, Z. 1103/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 22 vom 21. Februar 1903), auf die Dauer von sechs Monaten erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Mährisch-Ostrau oder von Polnisch-Ostrau nach Karwin auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 28. Juli 1903. E.-M.-Z. 33.022/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Kleinbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Teschen und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ferdinand Krupitza, Kaffeehauspächter in Přivoz, die mit dem Erlasse vom 7. Februar 1903, Z. 1074/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 21 vom 19. Februar 1903), auf die Dauer von sechs Monaten erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Kleinbahn in der Stadt Teschen, und zwar vom Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch die Bahnhofstrasse, Sachsenberggasse, Schlossgasse, Stefaniestrasse, den Alten Markt, die Deutsche Gasse, den Demelplatz, die Scherschnikgasse, den Oberring, die Prutekgasse, Berggasse, Krieghammerstrasse, Elisabethstrasse, Villenstrasse und Schiesshausstrasse zurück zu dem gedachten Bahnhofe, mit Alternativlinien:

a) durch die Lastenstrasse, Hoenheisergasse und Bielitzerstrasse;
b) durch die Thalgasse und die Feldgasse;
c) durch die Quaistrasse und
d) durch die Illichstrasse,

sowie für mit elektrischer oder mit Dampfkraft zu betreibende Kleinbahnen von Teschen nach Mosty, nach Schibitz und nach Blogotitz auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. August 1903. E.-M.-Z. 35.913/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Kunersdorf bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Johnsdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Obmanne der Bezirksvertretung in Zwickau Heinrich Stolle die mit dem Erlasse vom 10. August 1900, Z. 35.913/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 100 vom 4. September 1900), erteilte, zuletzt mit dem Erlasse vom 2. August 1902, Z. 35.106/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 95 vom 21. August 1902), bis 10. August 1903 erstreckte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Kunersdorf über Klein- und Gross-Mergthal und Nieder-Lichtenwald bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Johnsdorf neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. Juli 1903. E.-M.-Z. 33.794/2.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der normalspurigen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen und dieselbe ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 37.998.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Bludenz-Schruns (Montafonbahn). (Detailprojekt: Anberaumung der Stationskommission und politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des Projektes für die normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von der Station Bludenz der k. k. Staatsbahnen nach Schruns (Montafonbahn) die Vornahme der Stationskommission und politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung in der Zeit vom 31. August bis 4. September anberaumt. [E.-M.-Z. 37.838.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Lemberg: Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Lemberg—Sambor.) Am 27. August wird die Strecke Lemberg—Sambor der im Baue begriffenen Linie der k. k. österr. Staatsbahnen Lemberg—Sambor—österr.-ungar. Grenze mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Lemberg (Anschlussstation, die bestehende Station der k. k. Staatsbahnlinie Krakau—Podwołoczyska—Wołoczyska), Skniłów (Personenhaltestelle), Stawczany, Lubień wielki, Porzecze zadwórne (Personenhaltestelle), Komarno-Buczały, Koropuź (Personenhalte- und Ladestelle), Rudki, Chłopczyce, Koniuszki siemianowskie (Personenhalte- und Ladestelle), Kalinów-Kaisersdorf, Sambor (Anschlussstation, die bestehende Station der k. k. Staatsbahnlinie Chyrów—, bezw. Posada chyrowska—Stryj) eröffnet. Hierbei gelangen die Stationen Stawczany, Lubień wielki, Komarno-Buczały, Rudki, Chłopczyce und Kalinów-Kaisersdorf für den Gesamtverkehr, die Personenhalte- und Ladestellen Koropuź und Koniuszki siemianowskie für den Personenverkehr (Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege), dann für den Frachtenverkehr in vollen Wagenladungen nach Uebereinkunft, bezw. nach vorheriger Anmeldung, die Personenhaltestelle Skniłów nur für den Personen- und Gepäcksverkehr (Abfertigung durch Nachzahlung im Zuge) und schliesslich die Personenhaltestelle Porzecze zadwórne nur für den Personenverkehr (Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege) zur Eröffnung.

Ausland.

Mecklenburg-Dänemark. (Trajektverkehr Warnemünde-Gjedser.) Die neue Dampffähre Warnemünde-Gjedser wird am 1. Oktober eröffnet werden. Dieselbe wird von den mecklenburgischen und dänischen Staatsbahnen betrieben und wird einen direkten Wagendurchgang von und nach Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen gestatten. Die Einrichtung bedeutet gegenüber der bisherigen Verbindung Wandrup-Fridericia-Korsör eine beträchtliche Verbesserung, da z. B. der direkte Schienenweg Berlin-Kopenhagen um über 300 Tarifkilometer abgekürzt wird. Die Verbindung wird in den deutsch-dänischen Verbandstarif einbezogen werden.

Russland. (Eisenbahnprojekte.) Laut Mitteilung des k. u. k. Konsulates in Tiflis ist die Richtung der Schwarzmeerbahn bereits endgültig trassiert worden; dieselbe wird sich in Nowo-Senaki an die transkaukasische Bahn anschliessen, dann bis Suchum und von dort aus bis Tuapse längs des Ufers des Schwarzen Meeres sich hinziehen und sodann einen Nebenfluss des Kuban entlang nach Armawir (Station der Wladikawkasbahn) ihre Richtung nehmen. In ihrem südlichen Teile wird die neue Bahnlinie die russische Riviera durchziehen und Sotschi, das russische Nizza, berühren, in ihrem nördlichen Teile aber eines der fruchtbarsten Gebiete Russlands durchqueren und in wirtschaftlicher Beziehung von eminenter Bedeutung sein.

Ferner berichtet das genannte Konsulat, dass durch kaiserlichen Ukas die Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit Astrachan verfügt wurde, wodurch einem längst empfundenen Bedürfnisse Rechnung getragen wird. Die dringende Notwendigkeit einer Bahnverbindung Astrachans mit dem russischen Eisenbahnnetze wurde schon seit längerer Zeit allgemein anerkannt und das diesbezügliche Projekt wird seit nahezu 25 Jahren ventiliert. Der Ausführung desselben stand jedoch die Schwierigkeit der Wahl zwischen dem rechten und dem linken Wolgaufer im Wege, da beide Bahnrichtungen einflussreiche Verfechter hatten. Nunmehr wurde letztere Richtung gewählt und der Ausbau dieser Bahnlinie ist die Frage der allernächsten Zukunft. Die Bahn wird sich bis zur Station Baskuntschak längs des Wolgaufers hinziehen, dann, dasselbe verlassend, dicht am Eltonsee vorbei nach der Station Krasnyj Kut der Saratów-Uralsker Bahn ihre Richtung nehmen. Astrachan wird somit nicht mit Zarizyn, wie ursprünglich geplant wurde, sondern mit Saratów, bei welcher Stadt eine Brücke über die Wolga gebaut werden soll, durch einen Schienenstrang verbunden werden. Der Ausbau der Eisenbahn wird zweifelsohne einen Aufschwung der kommerziellen Verhältnisse Astrachans herbeiführen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Istria" von Santos.) Dieser Dampfer ist am 17. Juni 1903 mit 4 Passagieren und 2198 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 15 t nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 2 der Santos-Linie von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Santos 1,752.000 kg Kaffee (wovon 15.000 kg für das Ausland) und aus Rio de Janeiro 445.680 kg Kaffee. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 4,395.360.

— (Ankunft des Dampfers „Nippon" von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 7. Juni 1903 mit 7 Passagieren und 5819 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 823 t nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 12 ex 1902 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Kobè 15.760 kg (wovon 11.200 kg für das Ausland), aus Yokohama 70.930 kg, aus Hongkong 23.035 kg, aus Hankow 105.169 kg, aus Canton 30.963 kg, aus Shanghai 313.297 kg (wovon 27.733 kg für das Ausland), aus Penang 35.400 kg Pfeffer, aus Singapore 125.920 kg, aus Rangoon 4,927.336 kg (wovon 657.500 kg für das Ausland), aus Aden 78.778 kg (wovon 8500 kg für das Ausland) und aus Port Said 92.706 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,656.067.

— (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 6. Juni 1903 mit 21 Passagieren und 3529 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 2154 t für das Ausland bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 1 der Calcutta-Linie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Calcutta 3,065.311 kg (wovon 2,042.749 kg für das Ausland), aus Madras 418.330 kg (wovon 111.000 kg für das Ausland), aus Suez 35.080 kg und aus Port Said 10.000 kg leere Fässer. Der Wert der eingeführten Waren betrug Kronen 2,252.829.

— (Ankunft des Dampfers „Maria Valeria" von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 23. Juni 1903 mit 12 Passagieren und 3153 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 295 t nach Fiume und 1467 t nach dem Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 1 der Triest-Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Kobè 25.000 kg Kupfer, aus Yokohama 490 kg Kuriositäten, aus Canton 11.072 kg (wovon 5367 kg für das Ausland), aus Hongkong 8750 kg Quassia, aus Hankow 129.354 kg (wovon 58.563 kg für das Ausland), aus Shanghai 250.191 kg (wovon 52.952 kg für das Ausland), aus Singapore 133.440 kg (wovon 101.040 kg für das Ausland), aus Calcutta 2,512.332 kg (wovon 292.563 kg für Fiume und 1,246.908 kg für das Ausland), aus Colombo 1170 kg Kokosnüsse, aus Aden 12.810 kg (wovon 1900 kg für das Ausland), aus Suez 23.867 kg (wovon 2085 kg für Fiume) und aus Port Said 45.000 kg (wovon 370 kg für das Ausland). Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,495.736.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXI. Stückes.) Das am 1. August 1903 herausgegebene CXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1251: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. Juli 1903, Z. 33.998, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Grenzbezirke Cilli.

Nr. 1252: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 28. Juli 1903, Z. 21.251, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1253: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Juli 1903, Nr. 33.672, betreffend die Deklarierung der Schweinemastanstalt Barcs (Ungarn, Komitat Somogy) als Sondergebiet in veterinärpolizeilicher Beziehung.

Nr. 1254: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 28. Juli 1903, Z. 16.158/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1255: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. Juli 1903, Z. 161.835, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1256: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. Juli 1903, Z. 163.270, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des CXII. Stückes.) Das am 3. August herausgegebene CXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1257: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 29. Juli 1903, Z. 99.815, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1258: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 28. Juli 1903, Z. 34.112, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1259: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 28. Juli 1903, Z. 20.458, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1260: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 29. Juli 1903, Z. 38.262, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXIII. Stückes.) Das am 4. August herausgegebene CXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1261: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. August 1903, Z. 35.253, betreffend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Kroatien-Slavonien nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 1262: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 27. Juli 1903, Z. 24.852/IVb, betreffend Aufhebung des Verbotes der Abhaltung von Borstenviehmärkten.

— (Inhalt des CXIV. Stückes.) Das am 6. August herausgegebene CXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1263: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 3. August 1903, Z. 21.717, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Ziegen aus Rumänien.

Nr. 1264: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. August 1903, Z. 35.214, betreffend Einfuhrverbot von Schweinen aus dem politischen Bezirke Rann (Steiermark) nach Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des CXV. Stückes.) Das am 8. August herausgegebene CXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1265: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. August 1903, Z. 167.487, betreffend Verbot der Einfuhr von Borstenvieh aus dem Gebiete der kgl. sächsischen Amtshauptmannschaft Grossenhain nach Böhmen.

— (Inhalt des CXVI. Stückes.) Das am 10. August herausgegebene CXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1266: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. August 1903, Z. 35.712, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsratê vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slavonien.

Nr. 1267: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 7. August 1903, Z. 35.217, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus dem Okkupationsgebiete nach dem Werksschlachthause in Donawitz.

— (Inhalt des CXVII. Stückes.) Das am 12. August herausgegebene CXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1268: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 28. Juli 1903, Z. 14.482, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete nach Kärnten.

— (Inhalt des CXVIII. Stückes.) Das am 13. August herausgegebene CXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1269: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. August 1903, Z. 36.175, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren aus Ungarn nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

— (Inhalt des CXIX. Stückes.) Das am 14. August herausgegebene CXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1270: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 13. August 1903, Z. 75.511, betreffend den Viehverkehr vom Zentralviehmarkte zu St. Marx in Wien.

Nr. 1271: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. August 1903, Z. 36.414, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern der ungarischen Krone.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Juli d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Staatsbahn-Direktor in Krakau Hofrat Josef Horoszkiewicz den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden zweiter Klasse,

der Hofrat im Eisenbahnministerium Richard Brüll das Komturkreuz zweiter Klasse des königlich sächsischen Albrecht-Ordens,

die Oberinspektoren der priv. Südbahn-Gesellschaft Josef Frank und Ingenieur Karl Schlöss in Wien, sowie der Inspektor und Vorstand des Betriebs-Inspektorates der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Mährisch-Ostrau Ferdinand Moraw den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden dritter Klasse, letzterer nebstdem das Offizierskreuz des fürstlich bulgarischen nationalen Zivil-Verdienst-Ordens,

die Oberkommissäre der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen in Wien Stephan Breda und Josef Reinhart, der Subdirektor und Vorstand des Betriebs-Inspektorates der priv. Südbahn-Gesellschaft in Triest Julius Nessler, der Inspektor der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn kaiserlicher Rat Johann Kremser in Wien, sowie der Subdirektor und Vorstand des Betriebs-Inspektorates der priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien Eustach Prossy den königlich preussischen Kronen-Orden dritter Klasse, die beiden letzteren nebstdem den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden dritter Klasse,

der Inspektor und Bureauvorstand der priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien Eduard Schiler den königlich preussischen Roten Adler-Orden vierter Klasse,

der Oberkontrollor und Bureauvorstand der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien Hermann Hulles und der Oberoffizial dieser Bahn August Horcziczka in Wien den königlich preussischen Kronen-Orden vierter Klasse,

der Oberrevident der Staatsbahn-Direktion in Wien Franz Schenk das Ritterkreuz des königlich rumänischen Ordens „Krone von Rumänien“,

der Inspektor der priv. Südbahn-Gesellschaft Rudolf Piber in Wien den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden vierter Klasse,

der Magazinsmeister der österreichischen Staatsbahnen Ferdinand Rille in Wien die königlich rumänische Medaille „Serviciu Credincios“ erster Klasse,

sowie die Kanzleidiener der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Thomas Madritsch und Ludwig Sehn in Wien die kaiserlich persische Goldene Sonnen- und Löwen-Medaille, die beiden letzteren nebstdem den fürstlich bulgarischen nationalen Zivil-Verdienst-Orden sechster Klasse

annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau.

Voraussichtlich am 29. August 1903 findet die Eröffnung der von der Haltestelle Böhm.-Leipa B.N.B. der Linie Prag—Georgswalde abzweigenden Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau mit den Stationen Böhm.-Leipa Stadtpark, Ober-Liebich, Wolfersdorf, Meistersdorf, Ullrichsthal und Parchen-Ober-Steinschönau und Steinschönau für den Gesamtdienst, der Station Ober-Preschkau für den Personen- und Wagenladungsverkehr und den Personenhaltestellen Manisch unn Neudörfel statt.

Die Beförderung von explosiven Gegenständen auf dieser Strecke ist ausgeschlossen.

Prag, am 23. August 1903. [845]

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 87 vom 1. August 1903, Seite 1965, unter fortlaufender Nummer 766 enthaltene Kundmachung ist wie folgt zu ergänzen:

Neben der Bezeichnung „Personenzug, von Aussig an für alle Züge“, ist ein Stern *), neben „Personenzug, von Dresden an für alle Züge“, ein Kreuz †) und neben „Personenzug, Aussig—Dresden für alle Züge“, ein Doppelkreuz ††) zu setzen und sind folgende Fussnoten nachzutragen:

*) Für die Richtung nach Berlin, in der Gegenrichtung: „Für alle Züge, ab Aussig Personenzug“.

†) Für die Richtung nach Berlin, in der Gegenrichtung: „Für alle Züge, ab Dresden Personenzug“.

††) Für die Richtung nach Berlin; Fahrkarten gelangen nur in Dux zur Ausgabe.

Wien, am 21. August 1903. [846]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Lana-Burgstall.

Vom 1. September 1903 an werden die in der Station Lana-Burgstall anlangenden Eil- und Frachtgüter auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und der korrespondierenden Bestimmungen anderer Reglements den Empfängern ohne vorherige Benachrichtigung durch den Rollfuhrunternehmer Alois Resch in Lana an der Etsch zu den folgenden Tarifsätzen zugestellt:

Post-Nr.	Vom Bahnhofe Lana-Burgstall nach	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme von Sperrgütern	Eilgüter aller Art	Zerbrechliche Gegenstände, als Spiegel, Porzellan etc., sowie sperrige Güter, Klaviere und eiserne Kassen
		Heller pro 100 kg pro Frachtbrief und Sendung		
1	Nieder-, Mitter- und Oberlana	30	30	40
2	Vill	34	34	45
3	Tscherms	60	60	60

Bei Sendungen unter 100 kg wird die Gebühr wie für volle 100 kg gerechnet.

Bei Sendungen über 100 kg wird das Gewicht von 50 zu 50 kg aufgerundet und die Gebühr für dieses Gewicht berechnet.

Die Abstreifgebühren gelten für die Abstreifung nach ebenerdigen Lokalen oder zum Hause, soweit mit Fuhrwerk zu gelangen ist.

Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Lokalen, in höhere Stockwerke und in Keller ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg wiegen und durch einen Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 20 h pro angefangene 50 kg zu bezahlen.

Für das Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorgekommene Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Die Gebühr für das tarifmässig durch die Bahn zu besorgende Auflegen der Frachtgüter auf die Fuhrwerke ist in den vorgenannten Gebühren nicht enthalten.

Falls dem Rollfuhrunternehmer Alois Resch in Lana a. d. Etsch im Sinne des § 70 des österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglements (bezw. der korrespondierenden Bestimmung anderer Reglements) Güter von der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn auf Lager gegeben werden, so kann derselbe von den Parteien beanspruchen:

a) Für das Lagern, einschliesslich der Haftung für Feuerschäden (vis major ausgenommen) pro Sendung und angefangene 100 kg

1. bis zu 8 Tagen . . . . K —·40
2. über 8 Tage für jeden angefangenen Monat „ 1·—

b) Für die Verauslagung von Fracht vom verausgabten Betrage ½ Prozent pro Monat, wobei die drei ersten Tage der Lagerung (der erste als ganzer gezählt) ausser Betracht bleiben.

Von diesem Rollfuhrdienste sind nebst einer Reihe anderer, in einer besonderen Kundmachung bezeichneten Güter Wagenladungen überhaupt, sowie Güter für solche Parteien ausgeschlossen, welche auf Grund einer vorschriftsmässigen Erklärung die Avisi abholen, oder die Avisi oder Güter durch eine dritte Person abholen lassen,

oder eine schriftliche Erklärung abgeben, dass die Zustellung der Güter durch den Rollfuhrunternehmer nicht stattzufinden habe.

Eine solche Erklärung ist an die Station Lana-Burgstall zu richten.

Der Rollfuhrunternehmer ist auch verpflichtet, über besonderen Auftrag der Parteien unter seiner ausschliesslichen Haftung die Zustreifung von Gütern zum Bahnhofe zu besorgen.

Die näheren Bestimmungen sind der besonderen Kundmachung in der Station Lana-Burgstall zu entnehmen.

Wien, am 25. August 1903. [847]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung einfacher direkter Personenzugsfahrkarten.

Ab 15. September 1903 gelangen folgende einfache Personenzugsfahrkarten zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenzug Klasse III Fahrpreis in Heller einschliesslich Fahrkartensteuer
oder umgekehrt			
Kojetein	Prag St.E.G.	Brünn	930
Kojetein	Prag St.E.G.	Chropin—Prerau—Olmütz—Böhm.-Trübau	810

Wien, am 21. August 1903. [848]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

25. August. Infolge unvorhergesehener Hindernisse wird die am 17. August in der Teilstrecke Kolomea Nadwornaer Vorstadt—Słoboda rungurska-Grube der Kolomeaer Lokalbahnen verlautbarte Verkehrseinstellung voraussichtlich bis zum 27. August andauern.

Ausland.

Russland. (Verbesserung des Eiertransportes.) Zur Verbesserung des Eiertransportes beabsichtigt das russische Verkehrsministerium, der „St. Ptb. Z." zufolge, folgende Massregeln zu ergreifen:

1. Von den wichtigsten Abfertigungspunkten nach den Exporthäfen und Grenzstationen sollen einige Hauptrichtungen ausgewählt werden, in denen an bestimmten Tagen Gütereilzüge verkehren werden;
2. die wichtigsten Exportfirmen sollen über den Verkehr dieser Gütereilzüge benachrichtigt werden, und
3. die Absender sollen aufgefordert werden, ihre Sendungen rechtzeitig aufzugeben, da dieselbsn sonst mit gewöhnlichen Güterzügen befördert werden müssen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Einhebung einer besonderen Gebühr für Buttersendungen von Stationen der Sibirischen Eisenbahn) Mit Gültigkeit vom 20. Juli a./2. August n. St. 1903 bis auf weiteres gelangte für Buttersendungen, welche in Eiswagen, bezw. in Spezialwagen von Stationen der Sibirischen Eisenbahn über Tscheljabinsk befördert werden, eine besondere Gebühr in der Höhe von 1 Kop. pro Pud zur Einhebung.

Diese Gebühr wird vom Bruttogewichte der Sendung, und zwar in denjenigen Fällen berechnet, wo seitens des Absenders ein Vermerk im Frachtbriefe gemacht wird, dass die bezügliche Sendung in Eis-, bezw. Spezialwagen zu befördern ist.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung und Montierung einer **Lokomotiv-Drehscheibe** von 18 m Durchmesser für die Station Attnang-Puchheim im approximativen Gewichte von 36.800 kg soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speziellen Bedingnisse, die Baubeschreibung und die Projektspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Lieferung einer Lokomotiv-Drehscheibe für die Station Attnang-Puchheim" längstens am **9. September 1903, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandteile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder teilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im August 1903.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg					
1885	k. k. österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben, frische	Stationen der im Abschnitte A des Heftes 1 des Lokalgütertarifes, Teil II der k. k. österr. Staatsbahnen aufgeführten Linien		Aufgabe als Frachtgut. Adressierung an eine Zuckerfabrik der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender; Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg
1— 8	6	75— 79	30	195—199	54	315—319	78
9	7	80— 84	31	200—204	55	320—324	79
10	8	85— 89	32	205—209	56	325—329	80
11—12	9	90— 94	33	210—214	57	330—334	81
13	10	95— 99	34	215—219	58	335—339	82
14	11	100—104	35	220—224	59	340—344	83
15—16	12	105—109	36	225—229	60	345—349	84
17	13	110—114	37	230—234	61	350—354	85
18—19	14	115—119	38	235—239	62	355—359	86
20—21	15	120—124	39	240—244	63	360—364	87
22—23	16	125—129	40	245—249	64	365—369	88
24—26	17	130—134	41	250—254	65	370—374	89
27—28	18	135—139	42	255—259	66	375—379	90
29—30	19	140—144	43	260—264	67	380—384	91
31—32	20	145—149	44	265—269	68	385—389	92
33—35	21	150—154	45	270—274	69	390—394	93
36—39	22	155—159	46	275—279	70	395—399	94
40—44	23	160—164	47	280—284	71	400—404	95
45—49	24	165—169	48	285—289	72	405—409	96
50—54	25	170—174	49	290—294	73	410—414	97
55—59	26	175—179	50	295—299	74	415—419	98
60—64	27	180—184	51	300—304	75	420—424	99
65—69	28	185—189	52	305—309	76		
70—74	29	190—194	53	310—314	77		

Besondere Bemerkungen.

Beim Transporte auf nicht zusammenhängenden Linien des vorher bezeichneten Tarif-Abschnittes werden für die einzelnen von einander getrennten Linien die nach der durchfahrenen Anzahl ihrer Tarif-Kilometer entfallenden Frachtsätze besonders berechnet.

Für Sendungen, welche von oder nach den in den Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, I. Abteilung, 1. Abschnitt, fallenden Bahnlinien übergehen, finden die vorstehend zugestandenen Frachtsätze nach Massgabe der im letzteren Abschnitte unter A—VII enthaltenen Bestimmungen über die Gebührenberechnung im Wechselverkehre mit der daselbst für den Ausnahmetarif I bei Distanzen über 10 km vorgeschriebenen Kürzung Anwendung.

Insofern in einzelnen Anhängen der Hefte 1. und 3. des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen oder durch Publikation im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt weiterreichende Tarifermässigungen für den genannten Artikel in einzelnen Relationen schon bestehen, gelangen diese letzteren Ermässigungen zur Anwendung. In dieser Beziehung wird insbesondere auf die Post 5 des Anhanges zum Tarife der Lokalbahn Wodňan-Moldauthein (Seite 553 des vorerwähnten Heftes 3) und auf die Publikation im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. Dezember 1902, fortl. Nr. 3673, hingewiesen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
1866	k. k. österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben-Abfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitz-Abfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Stationen der im Abschnitte A des Heftes 1 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen aufgeführten Linien		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende April 1904	Lokaltarif	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II abzüglich der in der nebenstehenden Rubrik 11 angegebenen Nachlässe	auf Entfernungen bis 100 km: . . . . 2 Heller auf Entfernungen über 100 km: . . . . 4 Heller	Im Kartierungswege		Beim Transporte auf nicht zusammenhängenden Linien des vorher bezeichneten Tarifabschnittes werden für die einzelnen, von einander getrennten Linien die nach der durchfahrenen Anzahl ihrer Tarif-Kilometer entfallenden Frachtsätze besonders berechnet. Für Sendungen, welche von oder nach den in den Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, I. Abteilung, 1. Abschnitt, fallenden Bahnlinien übergehen, finden die vorstehend zugestandenen Frachtsätze nach Massgabe der im letzteren Abschnitte unter A—VII enthaltenen Bestimmungen über die Gebührenberechnung im Wechselverkehre mit der daselbst für den Ausnahmetarif II bei Distanzen über 10 km vorgeschriebenen Kürzung Anwendung. Insofern in einzelnen Anhängen der Hefte 1 und 3 des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen oder durch Publikation im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt weiterreichende Tarifermässigungen für die genannten Artikel in gewissen Relationen schon bestehen, gelangen diese letzteren Ermässigungen zur Anwendung, so beispielsweise für Zuckerrüben-Abfälle und Saturationsschlamm in der Relation Budweis—Moldauthein der unter Post 6 des Anhanges zum Tarife der Lokalbahn Wodňan-Moldauthein enthaltene Frachtsatz

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1887	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Zuckerrüben, frische; b) Zuckerrüben-Abfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitz-Abfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Stationen der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals nebst Abzweigungen (Nieder-Lindewiese—Barzdorf [Heinersdorf], Niklasdorf—Zuckmantel, Barzdorf—Jauernig und Haugsdorf—Weidenau		ad a) und b) Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender. Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. ad a) Adressierung an eine Zuckerfabrik der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder	vom 1. September 1903 bis auf weiteres, längstens bis ad a) Ende Dezember 1903, ad b) Ende April 1904	Lokaltarif	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		Für Sendungen, welche von oder nach den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, aufgeführten Bahnlinien übergehen, finden die vorstehend zugestandenen Frachtsätze nach Massgabe der im Hefte 3 desselben Tarifes, I. Abteilung, 1. Abschnitt, unter B—8—IV enthaltenen Bestimmungen über die Gebührenberechnung im Wechselverkehre Anwendung, wobei die Kürzung der Frachtsätze bei Distanzen über 10 km ad a) nach dem Ausnahmetarife I und ad b) nach dem Ausnahmetarife II in Rechnung zu ziehen ist

Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	Frachtsätze in Heller für 100 kg b)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	Frachtsätze in Heller für 100 kg b)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	Frachtsätze in Heller für 100 kg b)
1— 8	6	6	21	15	10	45—47	24	15
9	7	6	22—23	16	10	48—49	24	16
10	8	6	24—26	17	10	50	25	16
11—12	9	8	27	18	10	51—54	25	17
13	10	8	28	18	11	55—57	26	17
14	11	8	29—30	19	11	58—59	26	18
15—16	12	8	31—32	20	12	60	27	18
17	13	8	33—35	21	12	61—64	27	19
18	14	8	36—39	22	13	65—67	28	19
19	14	9	40	23	14	68—69	28	20
20	15	9	41—44	23	15	70	29	20

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1888	k. k. österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben, frische	Stationen der im Abschnitte A des Heftes 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen aufgeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut. Adressierung an eine Zuckerfabrik in Galizien oder in der Bukowina. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Von 1 bis 8 km: 6 Heller, auf 9 und 10 „ 7 „, „ 11 „ 12 „ 9 „ für 100 kg, von 13 bis 160 „ Frachtsätze des Ausnahmetarifes II des vorher bezeichneten Tarif-Abschnittes. Bei Entfernungen über 160 km erfolgt die Frachtberechnung auf Grund der Post 43 des Anhanges zum vorher bezeichneten Tarif-Abschnitte	Verschieden	Im Kartierungswege		**Für Sendungen, welche von oder nach den in den Abschnitt B des vorher bezeichneten Tarifheftes fallenden Bahnlinien übergehen, finden die vorstehend zugestandenen Frachtsätze, sowie die Frachtsätze der hierbei bezogenen Anhangspost nach Massgabe der im letzteren Abschnitte unter A—VI enthaltenen Bestimmungen über die Gebührenberechnung im Wechselverkehre mit der daselbst für den Ausnahmetarif II bei Distanzen über 10 km vorgeschriebenen Kürzung Anwendung. In gleicher Weise werden auch die Frachtsätze der bezogenen Anhangspost 43 bei Entfernungen über 160 km in Relationen des Wechselverkehres gekürzt.** **Insofern Publikationen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt bestehen, welche weiterreichende Tarifermässigungen für den genannten Artikel in der einen oder der anderen der bezüglichen Relationen enthalten, gelangen diese letzteren Ermässigungen zur Anwendung. In dieser Beziehung wird insbesondere auf die Publikation im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. Dezember, fortlauf. Nr. 3484, hingewiesen**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
1889	k. k. österr. Staatsbahnen		Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Stationen der im Abschnitte A des Heftes 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen aufgeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. April 1904	Lokaltarif	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II abzüglich der in der nebenstehenden Rubrik 11 angegebenen Nachlässe	Auf Entfernungen bis 100 km . . . . 2 Heller Auf Entfernungen über 100 km . . . . . . 4 Heller	Im Kartierungswege		

Besondere Bemerkungen. Für die Beförderung von Zuckerrübenabfällen, Rübenschnitzen und Rübenschnitzabfällen auf Entfernungen über 90 km besteht diese Tarifermässigung bereits durch die Post 44 des Anhanges zum vorher bezeichneten Tarifabschnitte. — Für die Beförderung von Scheideschlamm auf Entfernungen von 21 bis 110 km finden die niedrigeren Frachtsätze der Post 36 des Anhanges zum vorher bezeichneten Tarifabschnitte Anwendung.

Für Sendungen, welche von oder nach den in den Abschnitt B des vorher bezeichneten Tarifheftes fallenden Bahnlinien übergehen, finden die vorstehend zugestandenen Frachtsätze, sowie die Frachtsätze der bezogenen Anhangspost 36 nach Massgabe der im letzteren Abschnitte unter A—VI enthaltenen Bestimmungen über die Gebührenberechnung im Wechselverkehre mit der daselbst für den Ausnahmetarif II bei Distanzen über 10 km vorgeschriebenen Kürzung Anwendung. In gleicher Weise werden auch die Frachtsätze der bezogenen Anhangspost 36 in Relationen des Wechselverkehres gekürzt

Insofern Publikationen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt bestehen, welche weiterreichende Tarifermässigungen für den genannten Artikel in der einen oder der anderen der bezüglichen Relationen enthalten, gelangen diese letzteren Ermässigungen zur Anwendung. In dieser Beziehung wird insbesondere auf die Publikationen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. Dezember 1902, fortlauf. 3484, und im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 56 vom 16. Mai 1903, fortlauf. Nr. 1331, hingewiesen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1890	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Borki wielkie-Grzymałów, Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kolomea-Stefanówka, Krakau-Kocmyrzów, Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna, ferner im Namen der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen, sowie der Ostgalizischen Lokalbahnen	a) Zuckerrüben, frische; b) Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Presschlamm)	Stationen der nebenstehend aufgeführten Lokalbahnen rücksichtlich jeder einzelnen dieser Bahnen		Ad a) und b) Aufgabe als Frachtgut. Ad a) Adressierung an eine Zuckerfabrik in Galizien oder in der Bukowina; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ad b) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ad a) und b) Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis: ad a) Ende Dezember 1903 ad b) Ende April 1904	Lokaltarif	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)
1—8	6	6	41—43	16	15	81—82	24	23	123—127	33	29
9—10	7	6	44—47	17	15	83—87	25	23	128—130	34	30
11—14	9	8	48—50	18	16	88—90	26	24	131—132	34	31
15—18	10	8	51—52	18	17	91—92	26	25	133—137	35	31
19—20	11	9	53—57	19	17	93—97	27	25	138—140	36	32
21—22	11	10	58—60	20	18	98—102	28	25	141—142	36	33
23—27	12	10	61—62	20	19	103—107	29	25	143—147	37	33
28—30	13	11	63—67	21	19	108—110	30	26	148—150	38	34
31	13	12	68—70	22	20	111—112	30	27	151—152	38	35
32—35	14	12	71—72	22	21	113—117	31	27	153—158	39	35
36—39	15	13	73—77	23	21	118—120	32	28	159—163	40	36
40	16	14	78—80	24	22	121—122	32	29	164—166	41	37

Besondere Bemerkungen.

Für Sendungen auf aneinander anschliessenden Linien der vorher bezeichneten Lokalbahnen, sowie für Sendungen, welche von oder nach den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, aufgeführten Bahnlinien übergehen, finden die vorstehend zugestandenen Frachtsätze nach Massgabe der im Abschnitte B des bezogenen Tarifheftes unter A—VI, B—S—III, B—7 a)—III und B—7 b)—III enthaltenen Bestimmungen über die Gebührenberechnung im Wechselverkehre Anwendung, wobei rücksichtlich der Lokalbahnen Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia—Siersza wodna die daselbst vorgeschriebene Kürzung der Frachtsätze um eine halbe Manipulationsgebühr ad a) und b) nach dem Ausnahmetarife II bei Distanzen über 10 km erfolgt.

Insofern Publikationen im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt bestehen, welche weiterreichende Tarifermässigungen für die genannten Artikel in der einen oder der anderen der bezüglichen Relationen enthalten, gelangen diese letzteren Ermässigungen zur Anwendung. In dieser Beziehung wird insbesondere auf die Publikationen im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. Dezember 1902, fortlaufende Nummer 3484, und im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 56 vom 16. Mai 1903, fortlaufende Nummer 1331, hingewiesen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1891	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów, Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kolomea-Stefanówka, Krakau-Kocmyrzów, Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna, ferner im Namen der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen, sowie der Ostgalizischen Lokalbahnen	Melasse und Osmoséwasser	Stationen der im Abschnitte A der Hefte 1 und 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österreichischen Staatsbahnen aufgeführten Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen, ferner von und nach Stationen der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals nebst Abzweigungen, sowie der in der Rubrik 3 bezeichneten Lokalbahnen		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1904	Lokaltarif	Spezialtarif 2	Ausnahmetarif I	Verschieden	Im Kartierungswege		Für Transporte im Verkehre zwischen den Hauptbahnlinien der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den anschliessenden im Staatseigentume befindlichen Lokalbahnen oder im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen anderseits, sowie für Transporte auf den aneinander anschliessenden Linien der in der Rubrik 3 genannten Lokalbahnen finden die im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, 1. Abteilung, 1. Abschnitt, unter A—VII und B—8—IV, bezw. im Hefte 2, Abschnitt B, unter A—VI, B—5—III, B—7 a)—III und B—7 b)—III enthaltenen Bestimmungen über die Gebührenberechnung im Wechselverkehre mit der Massgabe Anwendung, dass insoweit eine Kürzung der normalen Frachtsätze vorgeschrieben ist, auch die vorstehend zugestandenen Frachtsätze bei Distanzen über 100 km derjenigen Kürzung unterzogen werden, welche auf den einzelnen in Betracht kommenden Bahnlinien bei Berechnung des Ausnahmetarifes I Platz zu greifen hat

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1892	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 B a des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	Heilendorf, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Wartha, Station der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau Glatz, Station der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. März 1899	Bestehen keine Frachtsätze	50 Pfennig 47 Pfennig		Im Kartierungswege		
1893	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnverwaltungen	Glas, roh, ungeschliffen	Solnitz	Zdiretz-Kreuzberg Haida	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Besteht keiner	118 Heller 183 Heller		Im Kartierungswege		
1894	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bánhida	Böheimkirchen Hütteldorf-Hacking loko Melk Pottenbrunn Weissenbach-St. Gallen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro 1000 kg inklus. ungar. Steuer 880 610 970 880 1220		Im Kartierungswege		
1895	Südbahn-Gesellschaft		Holzkohlen	Reichenburg	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen zur Aufgabe gelangen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	91 Heller einschliesslich Uebefuhrsgebühr bis zur Reichsgrenze	86 Heller einschliesslich Uebefuhrsgebühr bis zur Reichsgrenze	5 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1896	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Wein in Fässern (mit Ausnahme von Obstwein [Cieder] und Schaumwein [Champagner])	Pozsony	Altkladno Chodau Falkenau a. E. Franzensbad Graslitz (oberer Bhf.) Graslitz (unterer Bhf.) Kaaden-Brunnersdorf Karlsbad (B.E.B.) Karlsbad Zentralbhf. Karlsbad K.J. Kladno Klösterle Komotau B.E.B. Neusattl Prag (Smichow) B.E.B.*) Smichow Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.) Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.) Schlackenwerth Weipert Wickwitz	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900, bezw. Lokalfrachtsätze	Heller 424 545 533 513 556 554 511 543 543 543 413 — 510 541 389 389 455 487 543 581 —	Heller 328 382 374 358 390 389 370 381 381 381 329 374 363 379 297 297 323 344 392 420 388	Heller 96 163 159 155 166 165 141 162 162 162 84 — 147 162 92 92 132 143 151 161 —	Im Kartierungswege		*) Für Sendungen nach Prag (Smichow) B.E.B. loko gelangt ausser dem vorstehenden Frachtsatze für Prag (Smichow) B.E.B. noch für die Abgabe in diesem Bahnhofe eine Manipulationsgebühr von 8 Heller pro 100 kg zugunsten der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zur Einhebung
1897	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Gaya	Bohuslawitz bei Gaya	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	pro Tonne à 1000 kg 134 Heller	120 Heller	14 Heller	Im Kartierungswege		
1898	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 8 Pos. b)—f) | Pos. a) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Teil II, Heft 1	Dittersdorf	Teutschenthal	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 8 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Bestehen keine direkten Frachtsätze	190 Pfg. | 192 Pfg.		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1899	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gewöhnliche Eilgüter	Budapest nyugoti pályaudvar	Adlerkosteletz Bodenbach (St.E.G. und B.N.B.) Freudenthal Graslitz (oberer Bhf.) Graslitz (unterer Bhf.) Iglau Jungbunzlau (Oe.N.W.B. und B.N.B.) Kaaden-Brunnersdorf Neuhaus Neutitschein Pilsen Prossnitz Skutsch Stauding Sternberg Strakonitz Trebitsch Weipert oder umgekehrt	Aufgabe in Kolli bis zu 5 kg, Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft 1 und 2, bezw. Lokaltarife		Heller 726 848 949 909 906 612 785 914 679 942 796 884 706 954 898 703 569 984		Im Kartierungswege		
1900	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Briketts, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen-Briketts, -Kokes und -Kokesasche	Seidowitz	Deutschenbora Döbeln Nossen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Braun- und Steinkohlen-, sowie Braun- und Steinkohlen-Briketts-Sendungen, und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg bei Braun- und Steinkohlen-Kokes-, sowie Braun- und Steinkohlen-Kokesasche-Sendungen. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	pro 10.000 kg Mark 61·7 63·7 59·7		Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
58	Nr. 76 vom 7. Juli 1903	1624	K. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Absdorf-Hippersdorf	In der Rubrik 5 („für die Transportstrecke etc."), 2. Abteilung („nach"), soll es statt „Absdorf-Hippersdorf" heissen: **„Absdorf-Hippersdorf oder Nussdorf transit"**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 99. **Wien, 29. August 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 17. August 1903*) für die schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Innsbruck nach Fulpmes, eventuell nach Matrei (Stubaitalbahn).

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien der Stadtgemeinde Innsbruck die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer schmalspurig herzustellenden Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von einem nächst der Station Berg Isel der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. gelegenen Punkte bei Innsbruck über Natters, Mutters und Telfes nach Fulpmes, eventuell nach Matrei (Stubaitalbahn) in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten, und mit der Massgabe, dass die Berechtigung zum Ausbaue der Strecke von Fulpmes nach Matrei erlischt, falls von derselben innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, kein Gebrauch gemacht werden sollte.

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Konzessionärin die im Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Bau der Bahnlinie von Innsbruck nach Fulpmes binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Konzessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

Der Termin für die Fertigstellung der weiteren Strecke von Fulpmes nach Matrei wird gegebenen Falles vom Eisenbahnministerium festzusetzen sein.

§ 3.

Der Konzessionärin wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Konzessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Konzessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Konzessionsbedingnissen,**)

*) Enthalten in dem am 25. August 1903 ausgegebenen LXXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 171.
**) Die Konzessionsbedingnisse werden in der nächsten Nummer zur Verlautbarung gelangen.

sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Der Konzessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Konzessionärin zu treten hat.

Der Konzessionärin wird das Recht eingeräumt, Prioritätsaktien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammaktien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammaktien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsaktien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit viereinhalb Prozent bemessen werden.

Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projektsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotierung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Kapitalsreserve effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesamte Anlagekapital ist innerhalb der Konzessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formulare der auszugebenden Stamm- und Prioritätsaktien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Kontrollversammlungen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Konzessionärin bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der konzessionierten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Konzessionärin in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntnis gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Konzessionärin nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des sekundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Zivilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Die Konzessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der konzessionierten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der konzessionierten Bahn zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Konzessionsdauer für Rechnung der Konzessionärin zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Konzessionärin zu vergüten.

Im übrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit der Konzessionärin abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 10.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer Bediensteten Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionskassa des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen beizutreten, falls nicht für das konzessionierte Bahnunternehmen eine eigene Pensionskassa mit mindestens gleichen Begünstigungen wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

Diese Invaliditäts- und Altersversorgung ist in der Weise durchzuführen, dass die Konzessionärin die definitiven Bediensteten mit dem Tage ihrer definitiven Anstellung, von den übrigen Bediensteten aber mindestens jene, welche den Dienst als Wagenführer, Kondukteure, Wächter oder Stationsdiener versehen, bei entsprechender Verwendung spätestens nach erfolgter Zurücklegung dreier Dienstjahre bei dem Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen, beziehungsweise bei der eigenen Pensionskassa anzumelden hat.

§ 11.

Die Konzessionärin ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Teilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normierten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern samt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer samt Zuschlägen nach dem Prozentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnprozentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgnis ist sohin der Konzessionärin als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Konzessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierprozentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Aktienkapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Konzessionsdauer notwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführten Annuitäten in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und der Konzessionärin die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Konzessionärin zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Kapitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Prozent pro Jahr, Zins auf Zins gerechnet, diskontierten Kapitalswerte dieser Zahlungen — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Kapitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notierten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der gegenwärtig konzessionierten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionärin bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgeteilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungsdrklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von eiesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen der Zustimmung des Spezialkommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Die Konzessionärin ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjekte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Konzessionärin dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Konzessionärin und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjekte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Konzession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der konzessionierten Bahn und des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionärin bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven in dem im § 12, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält die Konzessionärin das Eigentum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Konzessionärin von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Teilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebarung zu nehmen und insbesondere die projekts- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Konzessionärin zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Aktiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Kommissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrates oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungierenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Konzession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachteiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistieren; in einem solchen Falle hat jedoch der Kommissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzessionsurkunde, in den Konzessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 9. Juli 1903,*) betreffend die Erweiterung der Verzollungsbefugnisse des Nebenzollamtes II. Klasse in Pressnitz zu Jöhstadt.

Das Nebenzollamt II. Klasse in Pressnitz zu Jöhstadt wird zur Eingangsverzollung von Eisen und Stahl, alt, gebrochen und in Abfällen, der T. Nr. 257 bis zu 30.000 kg in einem Transporte ermächtigt.

Böhm m. p. **Call** m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. August 1903, Z. 35.892, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchsberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichnis

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt	Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
10210	Hluchy Johann	1	.	.	.	.	a	17703	Králik Wenzel	1	.	.	.	.	1
11778	Stětka Franz	1	.	.	.	.	1	17801	Ryskalczyk Andreas	1	.	.	.	.	1
12978	Egelkraut Johann	1	.	.	.	.	1	17865	Zoglauer Adolf	1	.	.	.	.	1
13411	Klement Wenzel	1	.	.	.	.	1	17949	Schmidt Alois	1	.	.	.	.	1
13553	Markl Franz	1	.	.	.	.	1	18061	Freidenberg Eduard	1	.	.	.	.	1
13828	Müller Rudolf	1	.	.	.	.	a	18106	Chmielowski Franz	1	.	.	.	.	1
14277	Werla Eugenius Miecisl.	1	.	.	.	.	1	18172	Rotta Richard	1	.	.	.	.	1
15027	Gross Andreas	1	.	.	.	.	1	18216	Baraniecki Anton	1	.	.	.	.	1
15882	Peristyj Zacharias	1	.	.	.	.	1	18355	Burck Andreas Johann	1	.	.	.	.	1
16638	Strejc Wenzel	1	.	.	.	.	1	18381	Zoglauer Kilian	1	.	.	.	.	1
16650	Kosar Franz	1	.	.	.	.	1	18434	Brodil Franz	1	.	.	.	.	1
16972	Leder Cyrill	1	.	.	.	.	1	18509	Blaschke Emanuel	1	.	.	.	.	1
17040	Kartsch Heinrich Johann	1	.	.	.	.	1	18542	Simsič Franz	1	.	.	.	.	1
17118	Spinka Julius Wilhelm	1	.	.	.	.	1	18612	Müller Friedrich	1	.	.	.	.	1
17478	Čáp Thomas	1	.	.	.	.	1	18678	Stern Josef	1	.	.	.	.	1
17649	Depner Michael	1	.	.	.	.	1	18713	Skalski Stanislaus	1	.	.	.	.	1

*) Enthalten in dem am 1. August 1903 ausgegebenen LXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 155.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
18743	Turturean Leon	1	.	.	.	.	1
18799	Berkowicz Schulim Schachne	1	.	.	.	.	1
18811	Buszko Nikolaus	1	.	.	.	.	1
18822	Follender Moses	1	.	.	.	.	1
18840	Adler Jakob	1	.	.	.	.	1
18894	Šreter Wenzel	1	.	.	.	.	1
18912	Exner Georg	1	.	.	.	.	1
18937	Cerkvenik Gregor	1	.	.	.	.	1
18952	Dymek Franz	1	.	.	.	.	1
18964	Kozołubski Martin	1	.	.	.	.	1
18985	Rössner Anton	1	.	.	.	.	1
18992	Schmidt Karl	1	.	.	.	.	1
18995	Schienbein Philipp Johann	1	.	.	.	.	1
18997	Kirchknopf Matthias	1	.	.	.	.	1
19011	Maczakowski Mykota	1	.	.	.	.	1
19015	Hermann Schmerl	1	.	.	.	.	1
19095	Vyhnálek Rupert	1	.	.	.	.	1
19123	Danyło Dmitro	1	.	.	.	.	1
19150	Chowaniec Blasius	1	.	.	.	.	1
19165	Krämer Jakob	1	.	.	.	.	1
19195	Kuczyński Hippolyt Pawel	1	.	.	.	.	1
19280	Urymak Alexa	.	.	.	1	.	a
19285	Wunderlich Christof	1	.	.	.	.	1
19299	Drzała Kajetan	1	.	.	.	.	1
19314	Wolf Karl Wilhelm	1	.	.	.	.	1
19327	Beranek Josef	1	.	.	.	.	1
19329	Exler Johann	1	.	.	.	.	1
19362	Hendlinger Heinrich	1	.	.	.	.	1
19399	Sorm Anton	1	.	.	.	.	1
19430	Seidl Eduard	1	.	.	.	.	1
19440	Křitek Johann	1	.	.	.	.	1
19466	Resch Josef	1	.	.	.	.	1
19475	Ziegler Josef	1	.	.	.	.	1
19484	Belkhofer Heinrich	1	.	.	.	.	1
19536	Garbaczewski Johann	1	.	.	.	.	1
19549	Kloss Heinrich	1	.	.	.	.	1
19565	Thüring Josef	1	.	.	.	.	1
19566	Pišoft Anton	1	.	.	.	.	1
19586	Fischmann Aron David	1	.	.	.	.	1
19605	Fitzner Josef	1	.	.	.	.	1
19615	Sammer Egidius	1	.	.	.	.	1
19653	Fudko Jakob	1	.	.	.	.	1
19665	Novotny Johann	1	.	.	.	.	1
19689	Anton Alois	1	.	.	.	.	a
19707	Hreborowicz Roman	1	.	.	.	.	1
19708	Hoffmann Josef	1	.	.	.	.	1
19718	Smeikal Friedrich	1	.	.	.	.	1
19732	Reinelt Johann	1	.	.	.	.	1
19755	Schenk Johann	1	.	.	.	.	1
19760	Resman Anton	1	.	.	.	.	1
19766	Curda Anton	1	.	.	.	.	1
19787	Pachmann Johann	1	.	.	.	.	1
19795	Sadic Natale	1	.	.	.	.	1
19845	Weidlich Josef	1	.	.	.	.	1
19846	Huber Jakob	1	.	.	.	.	1
19864	Wolf Franz Josef	1	.	.	.	.	1
19873	Merl Vinzenz Ambros	1	.	.	.	.	1
10896	Pokorný Johann	1	.	.	.	.	1
19904	Wimmer Karl	1	.	.	.	.	1
19907	Hafner Rudolf	1	.	.	.	.	1
19914	Breit Heinrich	.	.	1	.	.	1
19916	Jarynowski Dmytro	1	.	.	.	.	1
19945	Kowal Hryń	1	.	.	.	.	1
19983	Rybka Philipp	1	.	.	.	.	1

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
20010	Popiel Jan	1	.	.	.	.	1
20023	Schuster Michael	1	.	.	.	.	1
20040	Smeták Hieronymus	1	.	.	.	.	1
20052	Partsch Maximilian	1	.	.	.	.	1
20088	Szubelak Wladimir	1	.	.	.	.	1
20150	Kawa Kaspar	1	.	.	.	.	1
20151	Melnyczuk Basilius	1	.	.	.	.	1
20162	Steiner Anton	1	.	.	.	.	1
20176	Dvořák Karl	1	.	.	.	.	1
20197	Suchomel Franz	1	.	.	.	.	1
20198	Hanek Michael	1	.	.	.	.	1
20238	Zamiš Josef	1	.	.	.	.	1
20246	Korper Heinrich	1	.	.	.	.	1
20262	Dollmer Julius Josef	1	.	.	.	.	1
20265	Spaček Franz	1	.	.	.	.	1
20273	Vogl Karl	1	.	.	.	.	1
20276	Becker Georg	1	.	.	.	.	1
20293	Eier Ludwig	1	.	.	.	.	1
20299	Žnideršič Ignaz	1	.	.	.	.	1
20305	Bierowski Josef	1	.	.	.	.	1
20308	Wolowiec Johann	1	.	.	.	.	1
20311	Kubr Ernst	1	.	.	.	.	1
20318	Reiter Karl	1	.	.	.	.	1
20336	Palatzka Eugen	1	.	.	.	.	1
20354	Langer Gustav	1	.	.	.	.	1
20362	Jelinek Josef	1	.	.	.	.	1
20386	Aszkenazy Emanuel	1	.	.	.	.	1
20388	Szolc Leon	1	.	.	.	.	1
20392	Gröschl Viktor	1	.	.	.	.	1
20393	Vavra Jaroslav	1	.	.	.	.	1
20397	Marady Johann	1	.	.	.	.	1
20405	Schroth Eduard	1	.	.	.	.	1
20438	Urbanek Johann	1	.	.	.	.	1
20442	Rauter Thomas	1	.	.	.	.	1
20447	Walther Jakob	1	.	.	.	.	1
20461	Samardak Marian Michael	1	.	.	.	.	1
20512	Ferlinz Konrad	1	.	.	.	.	1
20528	Vareschi Luigi	1	.	.	.	.	1
20566	Altrichter Josef	1	.	.	.	.	1
20571	Schuh Adolf	1	.	.	.	.	1
20610	Tamchyna Vinzenz	1	.	.	.	.	1
20612	Stiglmair Johann	1	.	.	.	.	1
20615	Seidl Anton	1	.	.	.	.	1
20640	Gratz Martin	1	.	.	.	.	1
20646	Freudenschuss Matthias	1	.	.	.	.	1
20679	Šebele Josef	1	.	.	.	.	1
20702	Kalousek Josef	1	.	.	.	.	1
20718	Pyzik Ferdinand Matthias	1	.	.	.	.	1
20730	Malý Anton	1	.	.	.	.	1
20736	Polić Franz	1	.	.	.	.	1
20768	Blume Alois	1	.	.	.	.	1
20770	Zych Stanislaus	1	.	.	.	.	1
20771	Holicz Franz	1	.	.	.	.	1
20792	Matl Richard	1	.	.	.	.	1
20810	Drda Karl	1	.	.	.	.	1
20819	Waltendorfer Alois	1	.	.	.	.	1
20850	Soler Michael	1	.	.	.	.	1
20854	Krawczuk Johann	1	.	.	.	.	1
20860	Husa Johann	1	.	.	.	.	1
20941	Gutmann Johann	1	.	.	.	.	1
20955	Wagner Wenzel	1	.	.	.	.	1
20981	Pichler Jakob	1	.	.	.	.	1
20983	Prakisch Josef	1	.	.	.	.	1
21066	Nučič Johann	1	.	.	.	.	1

a Certificat in Verlust geraten.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Schatzlar zu einem Punkte der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz nächst Ponikla mit einem Flügel von Lauterwasser nach Schwarzenthal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabriksdirektor Albert Soyka in Königliche Weinberge die mit dem Erlasse vom 5. Juli 1899, Z. 24.921/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 85 vom 25. Juli 1899), erteilte und mit den Erlässen vom 24. Juni 1900, Z. 26.738/2, vom 13. Juni 1901, Z. 25.512/2, und vom 25. Juni 1902, Z. 26.450/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 83 vom 24. Juli 1900, Nr. 85 vom 23. Juli 1901 und Nr. 78 vom 10. Juli 1902), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Schatzlar der Staatsbahnlinie Königshan—Schatzlar über Marschendorf, Freiheit, Lauterwasser und Langenau nach Hohenelbe und von da zu einem Punkte der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz nächst Ponikla mit einem Flügel von Lauterwasser nach Schwarzenthal auf ein weiteres Jahr, das ist bis 5. Juli 1904, verlängert.

Wien, am 14. Juli 1903. E.-M.-Z. 30.253/2.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projekt für die zweigeleisige Verbindungskurve zwischen der bestehenden städtischen Strassenbahnlinie in der Thaliastrasse und jener in der Ottakringerstrasse durch die Montléartstrasse: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. August 1903 die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten zweigeleisigen Verbindungskurve zwischen der bestehenden Wiener städtischen Strassenbahnlinie in der Thaliastrasse (Linie Nr. 35 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) und jener in der Ottakringerstrasse (Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150) durch die Montléartstrasse in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen, den Betriebskonsens für die gegenständliche Verbindungskurve im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 38.516.]

Zillertalbahn (Jenbach-Mayrhofen). (Projekt für die Wagenremise in der Station Jenbach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrate der Zillertalbahn in Wien vorgelegte Projekt für die Wagenremise vom fachlichen Standpunkte unter Vorschreibung gewisser Aenderungen hinsichtlich der einzuhaltenden Entfernung der innerhalb und nächst der Remise befindlichen Geleise entsprechend befunden und unter einem an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Prüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines günstigen Befundes hierfür den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 24.439.]

Eisenbahn Chabówka-Zakopane. (Vorlage des Projektes für die Ableitung des Wassers vom Objekte in km 43·0/1: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegte Projekt für die Ableitung des Wassers vom Objekte in km 43·0/1 der Eisenbahn Chabówka-Zakopane prinzipiell genehmigt und unter einem an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Durchführung der politischen Begehung unter Berücksichtigung der materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes geleitet. Gleichzeitig wurde die vorgenannte Landesstelle ermächtigt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Landesausschuss des Königreiches Galizien ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 32.110.]

Normalspurige Lokalbahn Petersdorf-Ullersdorf-Winkelsdorf. (Inangriffnahme der Bauarbeiten im Monate August.) Laut Anzeige des behördlich autorisierten Bauingenieurs Dr. Rudolf Mayreder als Vertreter und Bevollmächtigter Bauleiter der Konzessionäre der normalspurigen Lokalbahn Petersdorf-Ullersdorf-Winkelsdorf wurde mit der Bauinangriffnahme der ungefähr 13·5 km langen, bereits konzessionierten vorgenannten Bahnlinie im Monate August 1903 auf Grund des mit dem Eisenbahn-Ministerialerlasse vom 22. Februar 1903, Z. 49.835 ex 1902, erteilten Baukonsenses begonnen, und sind die bezüglichen Bauarbeiten dem Ingenieur und Baumeister Franz Riesz in Mährisch-Schönberg übertragen worden. [E.-M.-Z. 38.072.]

Bauvergebung der Teilstrecke Birnbaum—Assling—Wocheiner Feistritz der Linie Klagenfurt — Triest. Die Herstellung des Unterbaues, der Beschotterung, der Oberbaulegung, des Hochbaues, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen, sowie der Lieferung der Grenzsteine in der vorbezeichneten Teilstrecke der Linie Klagenfurt — Triest wurde vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund des Ergebnisses der am 20. August 1903 durchgeführten Offertverhandlung rücksichtlich der Baulose 1 und 2 der Bauunternehmung Madile & Comp. in Klagenfurt, rücksichtlich der Baulose 3 und 4 der Bauunternehmung H. Rella & Comp. in Wien im Vereine mit F. Marinelli & L. Faccanoni und rücksichtlich des Bauloses 5 der Bauunternehmung G. Chierici und Max Picha in Prag zur Ausführung übertragen.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Gemeinde Wien — städtische Strassenbahnen. (Bestellung eines Direktors bei den Wiener städtischen Strassenbahnen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die anlässlich der Uebernahme des Betriebes der städtischen Strassenbahnen seitens der Gemeinde Wien erfolgte Ernennung des bisherigen Direktors der „Siemens & Halske A.-G, Betriebsabteilung für städtische Strassenbahnen" Ludwig Spängler zum Direktor der städtischen Strassenbahnen genehmigend zur Kenntnis genommen und den Genannten als verantwortlichen Leiter des Betriebes dieser Strassenbahnen bestätigt. [E.-M.-Z. 30.699.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Regulativ, betreffend den Transport von mit kontagiösen Krankheiten behafteten Personen auf den im Bereiche Ungarns betriebenen Eisenbahnen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass Z. 8311 ex 1903 im Einvernehmen mit dem Minister des Innern in einem an die Verwaltungen sämtlicher ungarischen Eisenbahnen gerichteten Erlasse die Durchführung nachfolgender sanitätspolizeilicher Massnahmen angeordnet: „An Cholera, Pest oder ausgebrochener Wasserscheu leidende Personen sind von der Beförderung ausgeschlossen. Jene Personen, welche an einer anderen, im allgemeinen übertragbaren Infektionskrankheit leiden, können nur in dem Falle befördert werden, wenn die in Geltung stehenden sanitätspolizeilichen Vorschriften beobachtet, die in denselben hinsichtlich des Verlassens des Wohnortes festgestellten Bedingungen erfüllt wurden. An Blattern, Diphtheritis, Lepra, Masern, Dysenterie, Scharlach oder Typhus welcher Art immer leidende Personen sind in besonderen Wagen, solche, die an Keuchhusten, Karbunkel, Rotlauf, Rotzkrankheit oder Trachoma leiden, in einem abgesonderten Wagenabteil zu befördern. Die

Beförderung solcher Personen, die vorläufig nur als krankheitsverdächtig bezeichnet werden, bei welchen aber die Krankheit noch nicht ausbrach, ist in dem Falle zulässig, wenn dies durch ein autoritatives ärztliches Zeugnis bestätigt ist. Für die Beförderung in einem besonderen Wagen und in einer abgesonderten Wagenabteilung sind die tarifmässigen Gebühren zu bezahlen."

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung des Motorbetriebes auf der Linie Debreczen—Tisza-Lök.) Auf der Linie Debreczen—Tisza-Lök wurde der Verkehr der bisherigen zwei Personenzüge am 16. August 1903 eingestellt und ist an Stelle desselben der motorische Verkehr ins Leben getreten. Zwischen den Stationen Debreczen und Hajdu-Nánas verkehren die Motorwagen täglich fünfmal, zwischen Hajdu-Nánas und Tisza-Lök täglich dreimal. Des ferneren werden vom 1. September 1903 an auf der Linie Debreczen—Tisza-Lök sämtliche Personenzüge und auf der Linie Királytelek—Tisza-Lök der Vizinalbahn Nyiregyháza—Tisza-Polgár in beiden Richtungen je ein neuer Personenzug versuchsweise mit Motorwagen in Verkehr gesetzt werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. August bis 1. September 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

26. August, *) um 8 1/2 Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

27. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

28. „ *) um 8 1/2 Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

29. „ *) um 8 1/2 Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

1. Septbr., *) um 8 1/2 Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

26. August, Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich zu Mittag.
27. „ Dampfer „Venus", Kapitän C. de Bretfeld } um
31. „ Dampfer „Venus", Kapitän C. de Bretfeld } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

27. August, um 11 1/2 Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

27. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Aurora", Kapitän . . . . , mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

30. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Jupiter", Kapitän P. Marassi, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

1. Septbr., um 11 1/2 Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Carniolia", Kapitän A. de Petris, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

3. „ um 11 1/2 Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

3. Septbr., um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**) Dampfer „Imperator", Kapitän F. Mosca, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Silesia", Kapitän G. Ghezzo, [von Fiume†) am 8. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „China", Kapitän P. Ivellich, [von Fiume†) am 21. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Septbr., Dampfer „India", Kapitän G. Knezevich, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Kundmachung

betreffend die gemeinschaftliche Ausschreibung der Lieferung von:

I. Tuch und tuchartigen Schafwollstoffen, 2. Leinen- und Baumwollwaren, sowie 3. Uniformzubehörsorten behufs Anfertigung von Uniformen für die Unterbeamten und Diener der Amtsbezirke der k. k. Staatsbahn-Direktionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau.

Die vorgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen beabsichtigen, nach drei aus der folgenden tabellarischen Uebersicht zu entnehmenden Beschaffungsgruppen getrennt, für die Dauer von zwei Jahren, und zwar vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1905, ihren gemeinsamen Bedarf an nachstehend samt den beiläufigen Bedarfsziffern spezifizierten Sorten im Wege der öffentlichen Konkurrenz einheitlich sicherzustellen.

Es wird zur Einbringung schriftlicher Offerte hiermit die öffentliche Aufforderung erlassen.

Der beiläufige Bedarf während der gesamten zweijährigen Lieferungsperiode ist folgender:

Artikel Nummer	Lieferungsgruppe und Gegenstand	Einheitsmass	I. Beschaffungsgruppe Wien – für den Amtsbezirk der k.k. Staatsbahn-Direktionen Wien – mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Gesamtbedarf der Staatsbahn-Direktionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest	II. Beschaffungsgruppe Prag – für den Amtsbezirk der k.k. Staatsbahn-Direktionen Prag – mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Laun	Pilsen	Olmütz	Gesamtbedarf der Staatsbahn-Direktionen Prag, Pilsen, Olmütz	III. Beschaffungsgruppe Lemberg – für den Amtsbezirk der k. k. Staatsbahn-Direktionen Krakau – mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Wien oder Neu-Sandez	Lemberg – Wien oder Lemberg	Stanislau – Wien oder Stanislau	Gesamtbedarf der Staatsbahn-Direktionen Lemberg, Krakau, Stanislau	Totale
	I. Tuch und tuchartige Schafwollstoffe		Meter														
1	Dunkelblaues Tuch		3200	1650	1270	2080	400	8600	2900	2400	950	6250	1600	1700	1800	5100	19950
2	Kornblumenblaues Tuch, Prima		16800	8000	8400	8150	1100	42450	12500	9000	2710	14210	8000	8000	7900	23900	90560
3	Lichtblaugrauer Milton		450	150	115	130	50	895	350	180	120	650	200	200	200	600	2145
4	Orangegelbes Egalisierungstuch		510	250	290	250	30	1330	400	280	100	780	200	100	200	500	2610
5	Schwarzer Schafwollfutterstoff		1200	640	570	650	160	3220	1000	200	350	1550	660	700	760	2120	6890
6	Dunkelgrauer Schafwollfutterstoff		3600	2000	2900	2670	360	11530	3900	2800	700	7400	1900	2500	2200	6600	25530
7	Kornblumenblauer Stoff, Sekunda		4700	3750	3580	3440	550	16020	5600	5000	1150	11750	4000	5000	6100	15100	42870
8	Dunkelblaugrauer Hosenstoff		2000	1230	990	1300	380	5900	1700	1500	700	3900	1000	1200	1400	3600	13400
9	Dunkelblauer Paletotstoff		2100	1200	1240	1160	280	5980	1000	1900	650	3550	1400	1500	1500	4400	13930
10	Mohrengrauer Paletotstoff		9600	5000	6920	5880	680	28080	8500	6000	2000	16500	4700	6000	5300	16000	60580
11	Dunkelgrauer, schwerer Mantelstoff		5600	2050	2080	2270	520	12520	3500	3500	850	7850	2200	3000	3100	8300	28670
12	Dunkelgrauer, leichter Mantelstoff		1900	620	.	570	500	3590	1400	1200	400	3000	600	800	1100	2500	9090
13	Dunkelgrauer Schafwoll-Loden		3450	850	1240	1670	380	7590	4000	3000	700	7700	2300	2500	2500	7300	22590
	II. Leinen- und Baumwollwaren		Meter														
1	Blaugestreifter Gradl		16100	9600	8960	9270	1400	45330	15500	10000	2700	28200	10000	8000	7080	25080	98610
2	Ungebleichter Zwilch		.	.	.	.	350	350	.	.	.	.	.	.	.	.	350
3	Blauer Leinenstoff		10400	9100	6660	8550	800	35510	10500	.	2800	13300	10000	10000	11400	31400	80210
4	Schwarze Futterleinwand		5800	2800	1600	3320	500	14020	4800	3500	1200	9500	2700	3000	3250	8950	32470
5	Ungebleichte Futterleinwand		8800	5200	7000	4770	800	25570	7400	5500	1600	14500	5000	5500	5200	15700	56770
6	Schwarzer Orleans		2100	700	900	780	110	4590	1200	800	350	2350	600	600	1000	2200	9140
7	Schwarzer Cloth		2700	1450	1350	1590	320	7410	2200	1800	700	4700	1200	1500	1570	4270	16380
8	Färbig gestreifter Satin		1500	800	790	940	160	4190	1200	1000	400	2600	800	800	870	2470	9260
9	Dunkelgrauer Croisé		3500	2560	1560	1460	240	9320	2800	1600	650	5050	1200	1200	1800	4200	18570
10	Schwarzer Croisé		1000	500	490	580	120	2690	800	600	250	1650	500	500	600	1600	5940
11	Grauer Molino		1000	630	510	670	140	2950	900	800	350	2050	500	600	700	1800	6800
12	Silbergrauer Pelzbarchent		7200	1370	3070	2360	500	14500	6100	5000	1300	12400	3500	4000	4400	11900	38800
13	Grauschwarzes Köperfutter		11600	3600	4230	4810	950	25190	8500	7500	1950	17950	5600	6000	6970	18570	61710
14	Schwarzer Baumwollsamt		90	70	60	50	30	300	100	100	40	240	100	100	100	300	840
	III. Zubehörsorten	Einheitsmass	Menge														
1	Flugräder, einseitige (aus weissem versilberten Metalle)	Paar	11900	6000	8400	6600	800	33700	13000	10000	2700	25700	5500	6000	9000	20500	79900
2	Flugräder, doppelseitig mit Kaiserkrone (aus weissem versilberten Metalle)	Stück	15500	8000	8000	7700	1150	40350	10200	9000	2800	22000	7000	8000	8400	23400	85750
3	Adlerknöpfe, gross (aus weissem versilberten Metalle)	Gros	1425	658	840	316	87	3326	370	340	110	820	250	280	300	830	4976
4	Adlerknöpfe, klein (aus weissem versilberten Metalle)	"	1300	493	570	234	83	2680	320	236	80	636	200	200	225	625	3941
5	Rosetten (aus weissem versilberten Metalle)	Stück	26500	12800	15500	14000	2400	71200	22000	16000	4700	42700	12000	12000	13800	37800	151700
6	Firmachiffre St.B. (aus weissem versilberten Metalle)	Paar	400	140	100	120	40	800	360	160	100	620	120	150	240	510	1930
7a	Achselklappen mit einem Börtchen (aus versilbertem Metallgespinst)	"	1700	920	870	1000	200	4690	1400	1100	480	2980	1000	1000	1000	3000	10670
7b	Achselklappen mit zwei Börtchen (aus versilbertem Metallgespinst)	"	50	.	.	.	.	50	.	.	.	.	.	.	.	.	50
8	Achselquerspangen (aus versilbertem Metallgespinst)	"	1700	920	870	1000	200	4690	1400	1100	480	2980	900	1000	1000	2900	10570
9	Achseldragoner (aus versilbertem Metallgespinst)	"	1000	800	1300	1000	60	4160	1500	600	380	2480	350	600	900	1850	8490
10	Kragenbörtchen (aus versilbertem Metallgespinst)	Meter	150	100	45	30	35	360	.	.	.	.	.	.	.	.	360
11a	Kappenschnüre für Unterbeamte (aus versilbertem Metallgespinst)	"	.	2800	.	.	.	2800	.	.	.	.	500	800	700	2000	4800
11b	Kappenschnüre für Diener (aus versilbertem Metallgespinst)	"	6500	550	3200	3180	450	13880	6300	4000	1300	11600	2500	2500	2180	7180	32660

1. An der Offerteinbringung können sich nur solide, leistungsfähige Unternehmer beteiligen. Zwischenhändler, dann Personen, welche das österreichische Staatsbürgerrecht nicht geniessen, sind von der Bewerbung grundsätzlich ausgeschlossen.

2. Alle jene Unternehmer, welche sich an der Offerteinbringung beteiligen wollen und zu den k. k. österr. Staatsbahnen im ähnlichen Lieferungsverhältnisse noch nicht gestanden sind, haben mittels eines von der bezüglichen Handels- und Gewerbekammer und rücksichtlich der Zubehörsorten eventuell der politischen Behörde (Magistrat) ausgefertigten Zeugnisses ihre Solidität und Leistungsfähigkeit nachzuweisen.

3. Rücksichtlich der Lieferung von Tuch und Schafwollstoffen, sowie der Leinen- und Baumwollwaren wird nur auf solche Unternehmer reflektiert, welche Grossindustrielle in diesen Branchen sind.

Die Erzeugung dieser Artikel hat unter bahnanstaltlicher Ueberwachung in den von den Unternehmern selbst betriebenen Fabriken zu erfolgen.

4. Es steht den Offerenten frei, sich um alle in jeder einzelnen Lieferungsgruppe (Tuch-, Leinen- und Baumwollwaren, Zubehörsorten) ausgeschriebenen oder auch nur um einzelne Sorten derselben zu bewerben, sowie es denselben freisteht, auf den Bedarf einzelner oder sämtlicher k. k. Staatsbahn-Direktionen einer oder mehrerer, beziehungsweise aller drei Beschaffungsgruppen zu reflektieren.

5. Die k. k. Staatsbahn-Direktionen (Beschaffungsgruppen) behalten sich das Recht vor, bei Beurteilung der Offerte nicht allein auf die Preise, sondern auch auf die Solidität und Leistungsfähigkeit des Offerenten Rücksicht zu nehmen und hiernach nach freier Wahl zu entscheiden, sowie sie auch berechtigt sind, beliebige Teilmengen der offerierten Gegenstände dem Offerenten zur Lieferung zu übertragen oder auch sämtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben.

6. Für die richtige Einhaltung des Offertes ist ein Vadium im Betrage von fünf Prozent des Wertes, welcher nach dem für die offerierten Artikel geforderten Preise entfällt, gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch abgesondert von demselben, bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, beziehungsweise Prag und Lemberg nach Vorschrift des Artikels 5 der allgemeinen Bedingnisse zu erlegen.

7. Das vom Offerenten eigenhändig zu unterfertigende Offert muss:

a) auf dem mit dieser Ausschreibung hinausgegebenen Formulare (Preisverzeichnis) verfasst,
b) mit einer Stempelmarke von einer Krone versehen,
c) unter der Voraussetzung des Punktes 2 mit dem Soliditäts- und Leistungsfähigkeits-Zeugnisse belegt sein,
d) ferner hat jeder Offerent ein eigenhändig unterschriebenes Exemplar der allgemeinen und der besonderen Lieferungsbedingnisse, von welchen jeder Bogen mit einer Stempelmarke von einer Krone versehen sein muss, dem Offerte anzuschliessen, sowie endlich
e) im Sinne des § 4 der besonderen Bedingnisse für die Lieferung von Uniformzubehörsorten die bezüglichen Muster, separat versiegelt, gleichzeitig mit dem Offerte vorzulegen.
f) die Preise sind für die ganze Vertragsdauer fix vereinbart und unabänderlich und sind zu stellen franko aller Spesen, bei Barzahlung ohne Skonto, einer der den bezeichneten Materialmagazinen vom Fabriksorte nächstgelegenen Einbruchstation der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher die Waren im Regiewege an die Ablieferungsstelle weiter befördert werden.

8. Offerte, welche vorstehenden Bestimmungen nicht entsprechen, ferner solche, welche besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen, sowie Ausnahmen oder Berichtigungen enthalten, dann solche, welche verspätet einlangen oder welchen keine Uniformzubehörsorten-Muster beigegeben sind, endlich telegraphische Anbote bleiben ebenso unberücksichtigt, als jene Offerte, welchen etwa die Erklärung beigefügt wäre, dass der Offertsteller auf die Anbote anderer Offerenten Nachlässe zugesteht.

9. Alle Offertformulare (Preisverzeichnisse), dann die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse können in der Abteilung 2 für Rechts- und allgemeine Verwaltungs-Angelegenheiten der vorgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen unentgeltlich behoben werden, woselbst auch die Muster zur Einsicht aufliegen.

10. Das Offert ist für den Offerenten vom Zeitpunkte der Einreichung, für die k. k. Staatsbahn-Direktionen (Beschaffungsgruppen) aber erst dann rechtsverbindlich, wenn der Ersteher von der erfolgten Genehmigung seines Offertes verständigt worden ist.

11. Die nach Vorschrift des Punktes 7 dieser Kundmachung instruierten Offerte sind nebst den Mustern versiegelt für die I. Beschaffungsgruppe beim Einreichungs-Protokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, XV. Mariahilferstrasse 132, für die II. Beschaffungsgruppe bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag, II. Verlängerte Hybernergasse Nr. 46 neu, und für die III. Beschaffungsgruppe bei der k. k Staatsbahn-Direktion in Lemberg, Krasickigasse 5, bis längstens **30. September 1903, 12 Uhr mittags**, mit der Aufschrift am Kuverte: „Offert zur Lieferung von Uniformgegenständen, Lieferungsgruppe I, Tuch und tuchartige Schafwollstoffe“, beziehungsweise „Lieferungsgruppe II, Leinen- und Baumwollwaren“ und beziehungsweise „Lieferungsgruppe III, Uniformzubehörsorten“ einzureichen.

12. Die Offerteröffnung erfolgt am 1. Oktober 1903, 9 Uhr früh, bei der Abteilung 2 der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, beziehungsweise Prag, beziehungsweise Lemberg.

Innerhalb acht Wochen nach Ablauf der Anbot-Einreichungsfrist werden von den k. k. Staatsbahn-Direktionen Wien, Prag und Lemberg die Offerenten von dem Erfolge ihrer Offerte verständigt, die Ersteher zum Erlage der Kaution aufgefordert und den Nichterstehern die erlegten Vadien gegen Rückstellung der Kassabestätigung ausgefolgt.

Wien, im August 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Altmaterial=Verkaufs=Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen die im Materialmagazine Mähr.-Schönberg und Heizhause Jägerndorf lagernden Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei der k. k. Staatsbahn-Direktion (Zugförderungs- und Werkstätten-Abteilung) erhältlichen Offertformularen und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmässig adjustierten Offerte sind bis längstens **15. September 1903, 12 Uhr mittags**, beim Einreichungsprotokolle der gefertigten Direktion einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 10 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Olmütz, im August 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Frachtberechnung für Regiesendungen der Italienischen Südbahnen.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1903 finden die im Tarife, Teil II, Heft 1 a, für den obbezeichneten Güterverkehr enthaltenen Schnittfrachtsätze nach Cormons transit, Pontebba transit und Peri transit auch für Regiesendungen der Italienischen Südbahn-Gesellschaft, also für Sendungen Anwendung, welche rücksichtlich der italienischen Strecken nach besonderen internen Bestimmungen der bezeichneten Verwaltung behandelt werden.

Diese Massnahme erstreckt sich auf Eil- und Frachtgüter aller Art, welche auf Grund des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Gütertarifes direkt abgefertigt werden können, sofern die Sendungen mit internationalen Frachtbriefen an eine Dienststelle der Italienischen Südbahn-Gesellschaft zur Aufgabe gelangen, in welchen die betreffenden Sendungen als Regiegut derselben gekennzeichnet erscheinen.

Die Berechnung dieser Schnittfrachtsätze ist an die Beachtung der Verkehrsleitungsvorschriften des Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischen Gütertarifes (Kap. III des Tarifes, Teil I, Abteilung B) gebunden, so dass diese Schnittfrachtsätze für fragliche Sendungen nur angewendet werden, wenn sie über jenen Grenzpunkt (Cormons, Pontebba oder Peri) zur Beförderung gelangen, welcher nach den Leitungsvorschriften — die diesseitige Aufgabsstation und die italienische Bestimmungsstation in Betracht gezogen — für die Transportleitung vorgesehen ist.

Wien, am 20. August 1903. [849]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Wein u. s. w.

Mit Wirksamkeit vom 26. August 1903 wird die Station Neckargemünd der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Entfernungen und Schnittsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 2 für Wein u. s. w. einbezogen:

Kilometer	Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 2 a	b	c
			5 t	10 t	10 t
			Franken für 100 kg		
597	Neckargemünd	Pino . .	5·09	4·07	3·37
642	Neckargemünd	Chiasso .	5·46	4·34	3·61
749	Neckargemünd	Peri . .	5·73	4·68	3·98

Wien, am 22. August 1903. [850]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. Oktober 1903 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. Mai 1901 gültigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. Oktober 1903 in Geltung.

Wien, am 25. August 1903. [851]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit 1. Oktober 1903 gelangen einfache direkte Fahrkarten II. und III. Klasse zwischen Reichenau b. Gablonz einerseits und den Stationen Deutschbrod, Iglau, Okřischko und Znaim anderseits über Jungbunzlau—Turnau zur Einführung. Diese Fahrkarten gelten auf der Strecke Reichenau b. Gablonz bis Jungbunzlau für Personenzüge, sonst für Schnellzüge.

Wien, am 25. August 1903. [852]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr. Donau-Umschlagsverkehr via Linz.

Einbeziehung der Station Pilsen-Skodawerke in den Ausnahmetarif Nr. 7 (Papier etc.).

Die im Tarife für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg vom 1. März 1902 und im Tarife für den Donau-Umschlagsverkehr via Linz vom 1. Mai 1902 im Ausnahmetarife Nr. 7 (Papier etc.) für die Station Pilsen enthaltenen Frachtsätze finden mit einem Zuschlage von 0·63 Centimes pro 100 kg für die Station Pilsen-Skodawerke Anwendung.

Wien, am 1. September 1903. [853]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Lieferfristzuschläge im Hilfsroutenverkehre.

Infolge eingetretener Verkehrsstörung zwischen den Stationen Langenau und Haida der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und der hierdurch bedingten Ablenkung des Güterverkehres über die Hilfsroute via B.-Leipa—Bensen—Tannenberg und umgekehrt gelangt für die von der Ablenkung betroffenen Transporte mit Wirksamkeit vom 23. August 1903 bis auf Widerruf und vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums eine Zuschlagsfrist von 48 Stunden bei Frachtgütern (exklusive lebender Tiere) und von 24 Stunden bei Eilgütern und lebenden Tieren zur Anrechnung.

Prag, am 26. August 1903. [854]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Druckfehler-Berichtigung in dem vom 1. September 1903 gültigen Nachtrage II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3.

Im vorstehend bezeichneten Nachtrage II ist auf Seite 526 die Entfernung Hammerstadt—Rataj-Přivlak irrig mit 29 km angegeben. Dieselbe ist auf **39 km** richtigzustellen.

Wien, am 27. August 1903. [855]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich und Ungarn.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der auf Seite 2091 der Nummer 94 dieses Blattes vom 18. August 1903 verlautbarten Kundmachung [825] sind die ersten drei Zeilen des zweiten Absatzes wie folgt richtigzustellen:

„Es treten daher die diesbezüglichen Bestimmungen auf Seite 3 des Nachtrages I zum Tarifhefte 1 und auf Seite 4 des Nachtrages III zum Tarifhefte 3, nach welchen . . .“

Wien, am 21. August 1903.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Nachtrag VIII.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1903 erschien zum Saarkohlentarife Nr. 8 der Nachtrag VIII, enthaltend Frachtsätze ab den Stationen Beningen und Glan-Münchweiler der Reichs-, bezw. Pfälzischen Bahnen, sowie für verschiedene bayerische Stationen; ferner ermässigte Frachtsätze für die bayerischen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg. Verkaufspreis 10 Pfg.

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Verkehr. (Ergänzung des Warenverzeichnisses des Seehafen-Ausnahmetarifes E.) Am 1. September 1903 erhält das Warenverzeichnis des Seehafen-Ausnahmetarifes E in der Klasse II b 1 unter a) und das des Seehafen-Ausnahmetarifes E 2 in der Klasse II a im obgenannten Verkehre hinter „Springfedern“ folgenden Zusatz: „sowie folgende Pochwerkteile: Pochschuhe, Pochsohlen, Pochhämmer mit Unterlagen, Hebedaumen, Hebeköpfe und Beschwerer, sämtlich von weniger als 100 kg Einzelgewicht“.

Weitere Auskunft durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Kundmachung

betreffend die Ausschreibung der Uniform-Konfektionierung und der Lieferung von Kürschnerwaren.

Für die Amtsbezirke der k. k. Staatsbahn-Direktionen in Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau wird für die Dauer der Jahre 1904 und 1905 die Konfektionierung der Uniformen, sowie die Lieferung von Kürschnerwaren im öffentlichen Offertwege an geeignete Unternehmer, welche sich über die Ausführung derartiger grösserer Lieferungen auszuweisen vermögen, vergeben.

Die Konfektion der Uniformen beschränkt sich einzig und allein auf den Arbeits- oder Macherlohn inklusive Zuschnitt und Beigabe des kleinen Zubehörs, des Zwirns und der Nähseide. Sämtliche Oberstoffe werden dem Ersteher der Konfektionsarbeiten von der Bahnanstalt nach einem im Anbote anzugebenden, bezw. bedungenen Durchschnittsausmasse und die wichtigsten Futterstoffe und sonstigen Zubehörsorten nach einem von der Bahnanstalt bestimmten Normalausmasse übergeben.

Die Lieferung der Kürschnerwaren umfasst die Herstellung von nackten Pelzpaletots, Pelzröcken und Pelzjacken, ferner das Ueberziehen der Pelzpaletots und kurzen Pelzröcke mit Tuch, welch letzteres nach einem von der Bahnanstalt bestimmten Normalausmasse beigestellt wird. Die Pelz- und Tuchkappen werden fertig hergestellt und nur die versilberten Metallembleme, Adlerknöpfe und Kappenschnüre zu denselben von der Bahnanstalt beigegeben.

Der Ausweis über den approximativen Bedarf während der zweijährigen Lieferungsperiode, ferner die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse, das Offertformular (Preisverzeichnis), endlich das Normale über das Materialausmass der Stoffe und des Zubehörs können in der Abteilung 2 für Rechts- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen eingesehen und unentgeltlich behoben werden.

Die Musterkleidungsstücke können bei den k. k. Material-Magazinsleitungen der vorerwähnten Direktionen besichtigt werden.

Das Offert (Preisverzeichnis) ist samt den etwaigen Beilagen vom Offerenten eigenhändig zu unterschreiben, mit einer Stempelmarke von einer Krone pro Bogen zu versehen und versiegelt beim Einreichungsprotokolle derjenigen der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen, auf deren Bedarf an Konfektionsarbeiten, bezw. an Kürschnerwaren die betreffenden Offerte sich beziehen, bis längstens **30. September d. J., 12 Uhr mittags,** mit der Aufschrift „Offert auf Uniform-Konfektionierung“, bezw. „Offert auf Kürschnerwaren“ einzureichen.

Die Offerteröffnung erfolgt am 1. Oktober d. J., 9 Uhr früh, in der Abteilung 2 jeder der benannten Staatsbahn-Direktionen.

Den Reflektanten bleibt es unbenommen, auf den ganzen Lieferungsbedarf aller oder einzelner Sorten von Kleidungsstücken in Bewerbung zu treten, wie es auch umgekehrt den die Lieferung vergebenden Staatsbahn-Direktionen vorbehalten bleibt, den ganzen Lieferungsbedarf ihres Amtsbezirkes nach vollständig freiem Ermessen einem Offerenten zu übertragen oder unter mehrere Offerenten zu teilen, oder aber keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen.

Die Verlautbarung der gegenwärtigen Kundmachung erfolgt für die einzelnen obgenannten Amtsbezirke unter einem auch in den Amtsblättern der betreffenden Provinzen, bezw. Bezirke.

Wien, im August 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Kundmachung

betreffend die Ausschreibung der Uniform-Konfektionierung und der Lieferung von Kürschnerwaren.

Für die Amtsbezirke der k. k. Staatsbahn-Direktionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau wird für die Dauer der Jahre 1904 und 1905 **die Konfektionierung der Uniformen, sowie die Lieferung von Kürschnerwaren im öffentlichen Offertwege** an geeignete Unternehmer, welche sich über die Ausführung derartiger grösserer Lieferungen auszuweisen vermögen, vergeben.

Die Konfektion der Uniformen beschränkt sich einzig und allein auf den Arbeits- oder Macherlohn inklusive Zuschnitt und Beigabe des kleinen Zubehörs, des Zwirns und der Nähseide. Die wichtigsten Futterstoffe und sonstigen Zubehörsorten werden dem Ersteher der Konfektionsarbeiten nach einem von der Staatsbahnverwaltung bestimmten Normalausmasse, die sämtlichen Oberstoffe jedoch nach dem vom Offerenten beanspruchten Durchschnittsausmasse von der Bahnanstalt zugewiesen.

Die Lieferung der Kürschnerwaren umfasst die Herstellung von nackten Pelzpaletots, Pelzröcken und Pelzjacken, ferner das

Ueberziehen der Pelzpaletots und kurzen Pelzröcke mit Tuch, welch letzteres von der Bahnanstalt beigestellt wird. Die Pelz- und Tuchkappen werden fertig hergestellt und nur die versilberten Metallembleme, Adler, Knöpfe und Kappenschnüre zu denselben von der Bahnanstalt beigegeben.

Die Ausweise über den approximativen Bedarf während der zweijährigen Lieferungsperiode, ferner die allgemeinen und speziellen Lieferungsbedingnisse, das Offertformular (Preisverzeichnis), endlich das Normale über das Materialausmass der Stoffe und des Zubehöres können in der Abteilung für Rechts- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen eingesehen und unentgeltlich behoben werden.

Die Musterkleidungsstücke können bei den k. k. Material-Magazinsleitungen der vorerwähnten Direktionen besichtigt werden.

Das Offert (Preisverzeichnis) ist samt den etwaigen Beilagen vom Offerenten eigenhändig zu unterschreiben und mit einer Stempelmarke von einer Krone pro Bogen zu versehen und versiegelt beim Einreichungsprotokolle derjenigen der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen, auf deren Bedarf an Konfektionsarbeiten, bezw. an Kürschnerwaren die betreffenden Offerte sich beziehen, bis längstens **30. September 1903, 12 Uhr mittags**, mit der Aufschrift: „Offert auf Uniform-Konfektionierung“, bezw. „Offert auf Kürschnerwaren“ einzureichen.

Die Offerteröffnung bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach (Abteilung 2) erfolgt am 2. Oktober 1903, um 10 Uhr vormittags.

Den Reflektanten bleibt es unbenommen, auf den ganzen Lieferungsbedarf aller oder einzelner Sorten von Kleidungsstücken in Bewerbung zu treten, wie es auch umgekehrt den die Lieferung vergebenden k. k. Staatsbahn-Direktionen vorbehalten bleibt, den ganzen Lieferungsbedarf ihres Amtsbezirkes einem Offerenten zu übertragen oder unter mehrere Offerenten zu teilen.

Die Verlautbarung der gegenwärtigen Kundmachung erfolgt für die einzelnen obgenannten Amtsbezirke unter einem auch in den Amtsblättern jener Kronländer, in welchen sich die Sitze der k. k. Staatsbahn-Direktionen befinden.

Villach, im August 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des auf sämtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 erforderlichen Bedarfes an nachstehend angeführten Materialien gelangt im Offertwege zur Vergebung, und zwar:

A. Radreifen *)

1. aus Tiegelflussstahl, Neuberger Raffinierstahl oder Spezialstahl nach Angabe . . . . . beil. 6.552 q
2. aus bas. Martinflussstahl . . . . „ 19.059 „

B. Achsen

1. aus einproz. oder dreiproz. Nickel-Martin-flussstahl, nach Angabe . . . . „ 618 „
2. aus bas. Martinflussstahl für Lokomotiven und Tender . . . . „ 556 „
3. aus bas. Martinflussstahl für Wagen . . . „ 3.457 „

C. Radscheiben

aus bas. Martinflusseisen, vorgeschroppt . . . . . 370 Stück

D. Radsterne

aus bas. Martinflusseisenguss, vorgeschroppt und fertig bearbeitet . . . . 160 „

E. Räderpaare für Wagen

mit Radscheiben aus bas. Martinflusseisen . . . . nach Bedarf

F. Lokomotiv-Kesselbleche **)

aus bas. Martinflusseisen:

a) rechteckige Bleche . . . . beil. 4.418 q
b) Rund- und Schablonbleche . . . . „ 243 „
c) gebördelte Bleche . . . . „ 503 „

*) Eine Ausscheidung von Radreifen einzelner Dimensionen kann nicht stattfinden, sondern muss der Offertsteller auf Lieferung aller benötigten Dimensionen eingehen.

**) Gesamtofferte auf die drei angeführten Gattungen Bleche sind wünschenswert und werden bevorzugt.

G. Kupferbleche für Lokomotivkessel.

a) Ebene Platten (auch Flickplatten) . . . beil. 1.718 q
b) Gebördelte und gebogene Platten . . . . „ 1.512 „

Die obiger Lieferung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformulare, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen und welche die näheren Bestimmungen über die Offertstellung enthalten, können ab 1. September bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, Spezialbeschaffungs-Bureau, XV. Felberstrasse 2, während der Amtsstunden behoben werden.

Ferner wird noch die Lieferung der nachbenannten Materialien für die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien im Offertwege vergeben, und zwar:

1.	Schneckenfedern (Volutfedern) und Blattfedern	ca.	2.330	Stück
2.	Diverse bearbeitete Fahrbetriebsmittelbestandteile	„	9.800	„
3.	Bearbeitete Lokomotiv-Dampfzylinder	„	20	„
4.	Eisenabgüsse	„	494.500	kg
5.	Stahlabgüsse, diverse	„	17.900	„
6.	Banka-Zinn	„	36.000	„
7.	Engl. Zinn, mit Lammzeichen	„	600	„
8.	Kupferbleche, 0·5—10 mm stark	„	4.400	„
9.	Kupferrohre, gezogene	„	8.700	„
10.	Kupferstutzen für Siederohre	„	22.000	„
11.	Kupferstangen für Stehbolzen, ungelocht	„	26.000	„
12.	Kupferstangen, quadratisch	„	150	„
13.	Kupferdraht	„	2.450	„
14.	Antimon regulus	„	4.500	„
15.	Blockzink	„	1.450	„
16.	Block- und Plattenblei	„	2.050	„
17.	Schnell- und Schlaglot	„	300	„
18.	Zinkbleche	„	1.900	„
19.	Messing- und Packfongblech	„	2.750	„
20.	Messing- und Packfongdraht	„	730	„
21.	Messingstangen und Rohre	„	300	„
22.	Verzinnte Weissbleche	„	6.150	Tafeln

und in gleicherweise der Bedarf an den gleichnamigen sub Post 1—22 angeführten, sowie eventuell noch sonstigen Materialien für die k. k. Staatsbahn-Direktionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau im Offertwege vergeben.

Die letzterer Lieferung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformulare, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen und welche die näheren Bestimmungen über die Offertstellung enthalten, können ab 1. Septenber bei der Abteilung 4, Zugförderungs- und Werkstättendienst, bezw. bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionen behoben werden.

Die Offerte sind (samt den etwaigen Beilagen pro Bogen mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen) versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Radreifen, Achsen, Kesselblechen, Radscheiben, Räderpaaren etc., bezw. Eisenabgüssen, Kupferwaren, Zinn etc.“** im Einreichungsprotokolle der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionen, und zwar bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, resp. bei derjenigen k. k. Staatsbahn-Direktion, auf deren Bedarf sich das Offert bezieht, bis zum **21. September 1903, 12 Uhr mittags**, einzubringen.

In den Offerten sind die Preise der ausgeschriebenen Materialien in Kronen in Ziffern und Schrift, franko aller Frachtkosten, Zölle und sonstiger Spesen einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen zu notieren.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 22. September 1903, 10 Uhr vormittags, statt und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Hinsichtlich der oben sub 1—22 angeführten Materialien wird die Lieferungsausschreibung unter einem auch seitens der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Landes-Amtsblättern verlautbart.

Wien, im August 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller ad a)	Heller ad b)				
1901	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Stationen der B.N.B.:	a) Aussig (Oe.N.W.B.) transit; b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 3. 90 Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendigten Eisenbahntransportes von Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik), bezw. Schönpriesen per Bahn oder Schiff nach einem ausländischen Platze verfrachtet werden	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	Verschieden			Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Dezember 1904	
				Aužic						66	75				
				Bakov						—	94				
				Čakovic						87	96				
				Chrasterhof						96	—				
				Jungbunzlau						96	101				
				Kuttenthal						96	103				
				Líblic-Bišic						82	90				
				Měšic						81	90				
				Neratovic						74	83				
				Satalic						89	98				
				Svijan-Podol						—	104				
				Vrutic						89	95				
				Vysočan						—	97				
				B.E.B.:										Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, über den Transport bis Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen, ferner bahnamtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, bezw. Schiffskonnossemente, auf den Reklamanten als Absender lautend, über den Transport ab Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und müssen längstens bis Ende September 1905 vorgelegt werden	
				Krupa	a) Aussig (A.T.E.)					71	77				
				Rakonitz						82	88				
				Saaz						44	50				
				Rusin	a) Aussig (St.E.G.)					83	89				
				Zakolan						60	66				
				k.k.St.B.:	a) Aussig (A.T.E., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)										
				Beraun						72	78				
				Zditz						75	81				
				Budweis	a) Aussig (A.T.E.)					102	102				
				Chlumčan						41	47				
				Hawran						51	57				
				Hohen-trebetitsch						62	68				
				Hospozin						69	75				
				Klobuk						50	56				
				Kriegern						54	60				
				Laun						41	47				
				Leneschitz						39	45				
				Perutz						49	55				
				Postelberg						39	45				
				Priesen-Postelberg						49	55				
				Radonitz						74	80				
				Saaz						44	50				
				Schlan						55	61				
				Schönhof						58	64				
				Swoleňowes						58	—				
				Zlonitz						51	57				
				Modřan	a) Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					89	95				
				Ouřiňoves						78	84				
				Radotin						71	76				
				St.E.G.:											
				Swoleňowes	a) Aussig (St.E.G.)					58	—				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1902	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Ziegel, und zwar: a) Lehmziegel, ungebrannt; ferner Mauerziegel, Verblendziegel, Lochziegel, Pflasterziegel, sowie Pflasterplatten aus gewöhnlichem Ziegelmateriale und Dachziegel, auch gedämpft oder geteert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Tonwaren-Industrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert und nicht glasiert sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und Klinkersteine; b) Schlackenziegel	Obernitz (k.k.St.B.) via Saaz (B.E.B.)	**Krupa** **Milostin-Kounowa** **Kroschau (Lokalbahn)**	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis **Ende Dezember 1903**	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	**Heller** 33 33 44		Im Kartierungswege		
1903	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kolomeaer Lokalbahnen	Oele, mineralische, und Nebenprodukte, dann Paraffin, Paraffinbutter, Paraffinschuppen	Peczenizyn-Szczepanowski	Kolomea Bahnhof	Aufgabe als Frachtgut	vom 1. September bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	28 Heller	20 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		
1904	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kolomeaer Lokalbahnen	Petroleum, roh (ungereinigt, auch nicht destilliert), in Fässern oder Zisternenwagen	Boryslaw	Peczenizyn-Szczepanowski	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. September bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	92 Heller	84 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1905	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kolomeaer Lokalbahnen	**Petroleum, roh, in Fässern oder Zisternenwagen**	Boryslaw	**Peczenizyn-Szczepanowski**	**Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Exportes von Raffinerieerzeugnissen in einem Gewichte, welches mindestens 75 Prozent vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt**	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	**Lokaltarife**	92 Heller	60 Heller	32 Heller	**Im Rückvergütungswege**	Gegen Vorlage 1. der **auf die reklamierende Firma lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohöles ab Boryslaw; 2. der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Versand der Raffinade in dem in Rubrik 6 angegebenen Mindestgewichte nach dem Auslande. An Stelle der vorstehend unter 2. näher bezeichneten Frachtbrief-Duplikate können als Nachweis über die Weiterbeförderung, bezw. Ausfuhr des in der Rubrik 6 angegebenen Mindestgewichtes Raffinade in Vorlage gebracht werden: a) die auf die reklamierende Firma als Absenderin und auf die den Weiterversand von der Grenzstation nach dem Auslande vermittelnde Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, ferner b) die auf die den Weiterversand von der Grenzstation nach dem Auslande vermittelnde Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Diese Dokumente** sind bis längstens Ende März 1904 der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg vorzulegen	
1906	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	Monfalcone	Cervignano Reichsgrenze	Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht. Die Transporte müssen für Regiezwecke der **„Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane“ bestimmt sein und unter deren Adresse zur Aufgabe gelangen**	**bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903**	**Lokaltarif** der Eisenbahn Monfalcone-Cervignano		13 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1907	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Holz laut Nomenklatur des Abschnittes I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Wittmannsdorf		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil IV, Heft 1 (Abschnitt I) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark		Im Kartierungswege		
					Kitzingen trs.					1·65				
					Lichtenfels					1·59				
					Staffelbach trs.					1·64				
1908	k. k. österr. Staatsbahnen		Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin, Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Zisternen-(Reservoir-)Wagen		Nadbrzezie Weichsel-Umschlagplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und per Weichsel nach Stationen ausserhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes zum Weiterversand gelangen. Im übrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Teiles I, Abteilung B, lit. A, Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife massgebend	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate über den Versand bis zum Weichsel-Umschlagplatz Nadbrzezie und Vorlage der Original-Zolldokumente über die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete. Die vorbezeichneten Dokumente sind bis längstens Ende März 1904 bei jener k. k. Staatsbahn-Direktion einzureichen, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist	In den nebenstehenden Tarifsätzen und ermässigten Frachtsätzen ist die Überfuhrsgebühr für die Überstellung der Sendungen von der Station Nadbrzezie nach dem Weichsel-Umschlagplatz in Nadbrzezie transit bereits enthalten. Mit dem Tage des Inkrafttretens dieser Frachtermässigung wird die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 2. Oktober 1902, Nr. 112, fortl. Nr. 1927, gegenstandslos
				Borysław					203	103	100			
				Drohobicz					197	102	95			
				Głeboka					163	88	75			
				Gorlice					158	86	72			
				Grybow					141	81	60			
				Iwonicz					175	93	82			
				Jaslo					158	86	72			
				Krechowice					236	119	117			
				Krosno					169	91	78			
				Lemberg					191	99	92			
				Lemberg-Podczamcze					197	102	95			
				Marcinkowice					169	91	78			
				Nadworna					266	134	132			
				Neu-Sandec					163	88	75			
				Olszanica					180	95	85			
				Peczenizyn-Szczepanowski					302	152	150			
				Posada-Chyrowska					158	86	72			
				Rymanów					175	93	82			
				Skolyszyn					163	88	75			
				Stroze					141	81	60			
				Ustrzyki					169	91	78			
				Wola-Łużańska					147	83	64			
				Zagórz					191	99	92			
				Zagorzany					152	84	68			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller ad a) / b)				
1909	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Wein, Weinmaische und Weinmost	Pergine	Buchs (Rheintal)	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarife**	**vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903**	**Ausnahmetarife für Wein etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger, bezw. Lindauer Verkehres vom 1. Oktober 1886**	**Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze**	a) 276 b) 231		**Im Kartierungswege**		
					Bludenz Feldkirch Frastanz Nendeln Nenzing Schaan-Vaduz Strassenhaus					a) 275 b) 231				
					Bregenz Dornbirn Götzis Hohenems Lauterach Lindau (Stadt und Rangierbahnhof) Rankweil Schwarzach					a) 280 b) 235				
					Hard-Fussach Lustenau					a) 281 b) 237				
					St. Margrethen					a) 286 b) 240				
			Leere, gebrauchte Fässer	Buchs (Rheintal)	Pergine	Aufgabe als Frachtgut in beliebigem Gewichte und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarife				286				
				Bludenz Feldkirch Frastanz Nendeln Nenzing Schaan-Vaduz Strassenhaus						285				
				Bregenz Dornbirn Götzis Hohenems Lauterach Lindau (Stadt und Rangierbahnhof) Rankweil Schwarzach						290				
				Hard-Fussach Lustenau						291				
				St. Margrethen						296				
1910	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kolomeaer Lokalbahnen	Oele, mineralische, der Pos. 0—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Peczenizyn-Szczepanowski	Stationen der im Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen**	**vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903**	**Lokaltarife**	**Verschieden**	**Frachtsätze des Ausnahmetarifes III c laut Gebührenberechnungstabelle im Tarifabschnitte A für die Gesamtentfernung von der Aufgabsstation Peczenizyn bis zur Bestimmungsstation**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1911	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation	Königshof	Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien oder Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	89 Heller	79 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach Wien-Praterquai und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche Vorlage vom Absender bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist	
1912	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Marmormehl und Marmorkörner, unverpackt oder in Säcken verpackt	Hohenelbe Oe.N.W.B.	Vlarapas St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	178 Heller		Im Kartierungswege		
1913	Böhmischen Nordbahn		Eilgüter: gewöhnliche	Böhm.-Leipa B.N.B.	Steinschönau B.N.B.	Allgemein gültige Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	205	110	95	Im Kartierungswege		
			Eilgüter: ermässigte						100	56	44			
			Eilgüter: besonders ermässigte						92	56	36			
			Frachtgüter: Sperrige						98	84	14			
			Frachtgüter: Klasse I						92	56	36			
			Frachtgüter: Klasse II						78	50	28			
			Frachtgüter: Wagenladungsklasse A						74	44	30			
			Frachtgüter: Wagenladungsklasse B						71	38	33			
			Frachtgüter: Wagenladungsklasse C						50	28	22			
			Frachtgüter: Spezialtarif 1						71	35	36			
			Frachtgüter: Spezialtarif 2						71	32	39			
			Frachtgüter: Spezialtarif 3	oder umgekehrt					45	24	21			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
59	Nr. 78 vom 11. Juli 1903	1644	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Beteiligte Verwaltungen	I. Holzkalk etc. II. Holzgeist etc.	Usora	Wien St.E.G. / K.F.N.B.	In der Rubrik 5 wird unter die dort angeführten Bestimmungsstationen auch „Wien Matzleinsdorf" aufgenommen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 100. Wien, 1. September 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsbedingnisse für die schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Innsbruck nach Fulpmes, eventuell nach Matrei (Stubaitalbahn).

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projektierte Lokalbahn von Innsbruck nach Fulpmes, eventuell nach Matrei (Stubaitalbahn) ist eingeleisig und mit einer Spurweite von 1·0 m für den elektrischen Betrieb herzustellen. Hierbei wird die Stromzuführung mittels einer seitlich des Geleises angebrachten dritten Schiene im Prinzipe gestattet.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird mit 25 km pro Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich erforderlichen Falles vor, besondere Bestimmungen über die Verminderung dieser Fahrgeschwindigkeit in einzelnen Teilstrecken, insbesondere für die erste Betriebsperiode und bei eventuellem Nachtverkehre nach Massgabe der lokalen Verhältnisse zu treffen.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird anderseits nach Ablauf einer angemessenen Betriebsperiode über ein etwaiges Ansuchen der Konzessionärin auch keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäss der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Konzessionärin hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Kompetenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In betreff der beim Baue der gegenständlichen Bahn verwendeten Arbeiter hat die Konzessionärin, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von der Konzessionärin, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter, sowie das für den elektrotechnischen Teil der Bahnanlage, eventuell im besonderen bestellte Fachorgan ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person derselben Einsprache zu erheben.

Dagegen bleibt die Bestätigung des von der Konzessionärin für den Betrieb der Bahn zu bestellenden verantwortlichen Fachorganes dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 18 km lange, durchwegs auf eigenem Unterbau auszuführende Lokalbahn von Innsbruck nach Fulpmes nimmt ihren Ausgang in einer zwischen der Station Berg Isel der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. und dem Bahnhofe Wilten der k. k. Staatsbahnlinie Innsbruck—Bregenz anzulegenden Station, folgt sodann — stetig ansteigend und in westlicher Richtung sich entwickelnd — anfänglich dem Zuge der Brenner Reichsstrasse und erreicht nächst der Grenze der Gemeinden Wilten und Natters die Höhe der genannten Reichsstrasse, welche hierauf im Niveau gekreuzt wird. Die Linie wendet sich nun von der Reichsstrasse nach rechts ab, führt an der Lehne gegen die Strasse nach Natters, berührt diesen Ort und gelangt in ihrem weiteren Verlaufe zur Ortschaft Mutters, in deren Nähe die gleichnamige Station angelegt wird. Von dort steigt die Bahn zunächst in westlicher, sodann in südlicher Richtung gegen den Mutterergraben (Mühlgraben) an, welcher durch einen im Bogen anzulegenden Viadukt übersetzt wird. Vom Mutterergraben ab führt die Linie in vorwiegend südlicher Richtung und gelangt hierbei auf die Höhe von Kreit; hierauf verlässt die Linie das Silltal und zieht in westlicher Richtung gegen den sogenannten Kreitergraben (Clausbachgraben) hin, welchen sie mittels eines Viaduktes übersetzt, um sodann, über das Plateau der Telfeser Wiesen weiterführend, zu der nächst dem Orte Telfes anzulegenden Station gleichen Namens zu gelangen. Von Telfes entwickelt sich die Bahn in steil absteigender Linie mit 2 Kehrschleifen auf der Tallehne des Ruzbaches (Stubaital) bis zur Endstation, welche unmittelbar vor dem Orte Fulpmes auf der ersten Talstufe nördlich des sogenannten Mühlfeldes erreicht wird. Die Festsetzung der Trasse für die eventuelle Fortsetzung bis Matrei bleibt gegebenen Falles dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Aenderungen der im vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Konzessionärin verpflichtet sich, im Falle eines künftigen Anschlusses der gegenständlichen Bahn an die k. k. Staatsbahnlinie Innsbruck—Bregenz im Bahnhofe Wilten und an die Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. in der Station Berg Isel wegen der sodann herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck, beziehungsweise mit der Verwaltung der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. anzustreben, wobei für die tunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremden Bahnen Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projekte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Konzessionärin der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit den genannten Bahnverwaltungen nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung, dann von Schleppbahnen auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständnis zwischen den beteiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll tunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hiervon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind in dem erforderlichen Ausmasse definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicheren Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Konstruktion des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben zu bemessen ist, mindestens aber 0·5 m zu betragen hat.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen tunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 40 m betragen.

Behufs sanfteren Ueberganges aus den geraden in gekrümmte Bahnstrecken sind bei Kurven bis zu 150 m Halbmesser parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in der Regel unter Zugrunde-

legung der Konstante 1500 zu erfolgen hat; bei Bögen mit weniger als 90 m kann eventuell die Konstante 750 angewendet werden.

Für Bahnkrümmungen unter 50 m Halbmesser ist die Anordnung von Uebergangsbögen mit Rücksicht auf die daselbst in Betracht kommende geringere Fahrgeschwindigkeit nicht erforderlich.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 45 Promille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 10 Promille nicht übersteigen.

Das bei Ausführung der Bahn einzuhaltende Umhüllungsprofil der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel wird dem k. k. Eisenbahnministerium, und zwar mindestens gleichzeitig mit den Plänen für die Stationen und die Hochbauten zur Genehmigung vorzulegen sein. Das anzuwendende Tunnelprofil unterliegt gleichfalls der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen, sowie in den Betriebsausweichen ist derart zu bemessen, dass zwischen den Umhüllungsprofilen der Fahrbetriebsmittel ein Zwischenraum von mindestens 0·8 m verbleibt; bei eventuell zwischen den Stationsgeleisen befindlichen Leitungsmasten ist die Geleiseentfernung entsprechend zu vergrössern.

Bei Magazinsgeleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern.

Der Unterbaukörper hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 3·3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältnis der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Bei Dämmen von mehr als 8 m Höhe sind in dem Falle, als dieselben nicht mit Steinschüttung hergestellt werden sollten, die Böschungen in der Regel mit dem Anlageverhältnisse von 1 : 1·5 herzustellen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens muss in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern, sowie in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundierung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 m über den lokalen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im allgemeinen die hinsichtlich solcher Objektsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beachten.

Für die Berechnung der Tragkonstruktionen der offenen Unterbauobjekte sind als Verkehrsbelastung 8·0 m lange Motorwagen mit einem Achsgewichte von 7·5 t und mit einem Achsstande von 3·0 m zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjekten gelten im allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl.Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjekte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie offene Unterbauobjekte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie der Vorgang bei überschütteten Unterbauobjekten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei solchen Unterbauobjekten und Stützmauern, welche Geländer erhalten, muss das Bahnplanum derart breit angeordnet sein, dass an jeder Stelle zwischen dem Umhüllungsprofile der Fahrbetriebsmittel und dem nächsten Geländerstabe, beziehungsweise der durchlaufenden Kante der nächsten Tragwand eine Entfernung von

mindestens 0·5 m vorhanden ist. Falls Langholztransporte zu berücksichtigen sind oder aussergewöhnlich lange Wagen verwendet werden sollen, ist das vorgenannte Mass in Bögen nach Erforderniss zu vergrössern.

Bei allen Unterbauobjekten, welche keine Geländer erhalten, ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Gleichzeitig mit den Plänen der Tragkonstruktionen für die offenen Unterbauobjekte sind die im Punkte Fahrbetriebsmittel näher bezeichneten Planskizzen für den Fahrpark vorzulegen.

Die Widerlager aller neu herzustellenden Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjekten bis einschliesslich 5·0 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragkonstruktionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjekten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenkonstruktionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Teile der Tragkonstruktion von neu herzustellenden offenen Unterbauobjekten von dem lokalen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1·0 m betragen.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe am Scheitel um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen im Systeme des schwebenden Stosses mit Flussstahlschienen von mindestens 17·9 kg Normalgewicht pro laufenden Meter auszuführen.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf in keinem Falle 1000 kg pro Quadratzentimeter der Querschnittsfläche übersteigen.

Die Schwellen müssen — insofern dieselben nicht gleichzeitig zur Auflagerung der Stromzuführungsschiene dienen — mindestens 1·8 m Länge, 14 cm obere, 20 cm untere Breite und 13 cm Höhe besitzen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen und ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattungen rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen,

In Bögen von weniger als 300 m Halbmesser hat eine entsprechende Vermehrung der Unterlagsplatten und Nägel gegenüber geraden Strecken zu erfolgen.

Die sonstige Detailkonstruktion des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums. Gleichzeitig mit den Plänen für den Oberbau der freien Bahn sind auch die Konstruktionspläne für die Geleiseverbindungen, die Detailpläne der Weichen und die im Punkte Fahrbetriebsmittel näher bezeichneten Planskizzen für den Fahrpark in Vorlage zu bringen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 2·3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten, womit 1·2 m auf jene Bahnseite entfallen, woselbst die Stromzuführungsschiene liegt. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im übrigen aber den lokalen Verhältnissen angemessen zu erbauen; alle übrigen Hochbauanlagen können je nach ihrer Bestimmung entweder aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächter- oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium besonders angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmietung Vorsorge getroffen werden kann.

9. Abschluss und Abteilung der Bahn.

Die Bahn ist in der Regel beiderseits des Geleises einzufrieden; Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Wegeübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Sekundärbetrieb vorgeschriebenen Textierung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugsbremsung zu bemessende Entfernung, einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Wagenführer aufzustellen.

An den Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abteilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abteilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigentums sind durch Grenzsteine zu markieren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen ist nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojekte, beziehungsweise der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hiervon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften an den Bahngebäuden, eventuell bei Haltestellen ohne Wartehallen auf Säulen ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

Die für den Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst nötigen Inventargegenstände, sowie die erforderlichen Reservematerialien sind beizustellen.

11. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

I. Wenn eine besondere Kraftstation für die Zwecke der gegenständlichen Bahn errichtet wird, so ist dieselbe zur Vermeidung jeder nachbarlichen Belästigung tunlichst in allseitig freistehenden Gebäuden unterzubringen, und ist die maschinelle und elektrotechnische Anlage für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärksten Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der etwa vorhandenen Beleuchtungsanlage für Bahnzwecke genügt.

Ausserdem muss auch für entsprechende Reservegarnituren vorgesorgt sein, so dass jede Betriebsunterbrechung ausgeschlossen bleibt. Als Reserve kann auch eine entsprechend eingeschaltete Akkumulatorenbatterie in Verwendung kommen.

In Akkumulatorenräumen ist für ausreichende Lüftung und gegen Entzündung der sich entwickelnden Gase Sorge zu tragen. Desgleichen ist für eine sorgfältige Isolation der Zellen gegen das Gestelle und des Gestelles gegen die Erde vorzusorgen.

II. Mit Rücksicht auf die beabsichtigte Stromzuführung mittels einer seitlich angebrachten dritten Schiene sind die Detailpläne dieser neuen Einrichtung rechtzeitig vor der Bauinangriffnahme dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Stellenweise ausgeführte Luftleitungen sind in der Regel in einer Höhe von mindestens 5·5 m über der Schienenoberkante zu führen. Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen.

III. Oberirdische Fernleitungen, Speiseleitungen und Kontaktleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objekten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden. Insbesondere sind auch alle an Gebäuden angebrachten Mauerhaken oder sonstigen Befestigungsmittel mit doppelter Isolation und mit Schalldämpfern zu versehen.

IV. Es ist in entsprechender Weise dafür vorzusorgen, dass einerseits störende Einwirkungen der Starkstromleitungen der Bahnanlage auf bestehende Telegraphen- und Telephonanlagen und anderseits auch jene Gefahren möglichst vermieden bleiben, welche sich ergeben, wenn gerissene Schwachstromdrähte auf eine Starkstromleitung fallen.

Zu diesem Behufe ist in erster Reihe die Verlegung der betreffenden Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche, eventuell die unterirdische Führung derselben in Betracht zu ziehen.

Sofern jedoch die Verlegung der Schwachstromleitungen aus dem Gefahrsbereiche mit unverhältnismässigen Kosten verbunden sein sollte, können Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche dann belassen werden, wenn den vorerwähnten Nachteilen und Gefahren durch anderweitige Schutzmassnahmen vorgebeugt wird.

Im allgemeinen wird die Gestattung der Belassung von Schwachstromleitungen im Gefahrsbereiche — unbeschadet der vom k. k. Eisenbahnministerium fallweise zu treffenden Verfügungen — an folgende Voraussetzungen geknüpft:

1. Die im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen aus Eisendraht müssen gegen solche aus Kupfer-, Siliziumbronze oder einem anderen entsprechenden Materiale von nicht mehr als 2 mm Dicke ausgewechselt werden und haben alle in Betracht kommenden Schwachstromleitungen eine die Induktion durch den Starkstrom der Bahnanlage ausschliessende Führung zu erhalten. Kreuzungen sind dabei möglichst rechtwinkelig und in einem senkrechten Abstande von mindestens 1 m durchzuführen. Durch Zusammenfassung der kreuzenden Schwachstromleitungen zu Strängen soll die Zahl der Kreuzungsstellen tunlichst reduziert werden.

Alle im Gefahrsbereiche liegenden Schwachstromleitungen sind mit Abschmelzsicherungen zu versehen, deren Konstruktion von den zuständigen Behörden festgesetzt wird.

2. An den beiderseits der Starkstromleitung zunächst liegenden Isolatorenträgern der Schwachstromleitungen müssen kupferne Erdschienen oder Erdschlingen angebracht und mit den Fahrschienen in metallische, gut leitende Verbindung gebracht werden. Die Erdschienen, beziehungsweise Erdschlingen sollen aus 4 mm dickem Bronzedraht bestehen, 17 cm Ausladung haben und 4 cm unter den Schwachstromleitungen liegen.

Die Schwachstromleitungen müssen an jenen Stellen, an welchen sie im Falle eines Bruches voraussichtlich mit den Erdschienen (Schlingen) in Berührung kommen können, auf circa 20 cm Länge mit Kupferdraht umwickelt oder mit Kupferblech umhüllt werden.

3. Dort, wo die Kontaktleitung als Luftleitung ausgeführt wird, müssen auf derselben entsprechend profilierte Deckleisten nebst Fanghäkchen angebracht werden. Das Profil der Deckleisten ist derart zu wählen, dass der auffallende Schnee leicht abgleitet und die Berührung gerissener Schwachstromdrähte mit den Kontaktleitungen möglichst erschwert wird, wenn die erwähnten Drähte unter die Starkstromleitung hingezogen werden.

Bei Kreuzungen von Schwachstromleitungen mit der Stromzuführungsschiene ist letztere mit einer oben und seitlich aussen übergreifenden Holzverschalung zu versehen. Das Detail dieser Anordnung unterliegt noch der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

4. Durch die entsprechende Form und Beschaffenheit der Stromabnehmer muss für den Fall des Vorüberfahrens eines Motorwagens unterhalb eines gerissenen, auf der hölzernen Schutzleiste, beziehungsweise Schienenverkleidung liegenden Schwachstromdrahtes der metallische Kontakt zwischen diesem und dem Stromabnehmer gesichert sein, zu welchem Behufe auch die seitlichen Schenkel des Bügels, sowie die voraussichtichen Berührungsstellen bei dem Kontaktschuh metallisch blank gehalten sein, beziehungsweise die Kontaktrolle die Oberkante der Deckleiste um mindestens 5 mm überragen soll.

5. Ausnahmsweise können (an Stelle der sub 1 bis 3 erwähnten Schutzvorkehrungen) die gewöhnlichen Schwachstromleitungen durch umhüllte Drähte (Hooperdraht, Luftkabel), welche sorgfältig überwacht und periodisch ausgewechselt werden müssen, ersetzt oder unmittelbar durch geeignete Schutznetze versichert werden.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, nach Massgabe der in Aussicht stehenden weiteren Erfahrungen und eintretenden geänderten Verhältnissen neben oder statt der vorbesprochenen Schutzmassregeln andere Vorkehrungen aufzutragen.

V. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isoliert und mit Blei und Eisen armiert oder in anderer Weise geschützt sein; auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objekten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Kanälen, Brücken u. s. w.) unterliegen einer besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

VI. Bei Anwendung einer vom Erdboden nicht isolierten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile u. s. w.) muss für die Kontinuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse u. s. w., gesorgt werden. In dieser Rückleitung darf der lokale Widerstand sinngemäss nirgends die weiterhin unter Punkt VII festgesetzten Grenzen übersteigen; der Gesamtwiderstand ist bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, damit nicht vagabundierende Ströme entstehen, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Kontinuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittels entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

VII. Die Querschnitte der Leitungen in der Kraftstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sektionen sind mit Rücksichtnahme auf die grösste voraussichtliche Beanspruchung derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden.

Die in den Kupferleitungen von verschiedenen Querschnittflächen in Quadratmillimeter zulässigen Betriebsstromstärken in Ampères unterliegen nachstehenden Begrenzungen:

Querschnitt in Quadratmillimeter	Betriebsstromstärke in Ampères	Querschnitt in Quadratmillimeter	Betriebsstromstärke in Ampères
1·0	4	25	60
1·5	6	50	100
2·5	10	100	170
5·0	18	200	290
10	30	300	400
15	40	500	600

Für Zwischenwerte ist geradlinig zu interpolieren.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen u. s. w. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, beziehungsweise Temperaturerhöhungen mittels Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, beziehungsweise Abschmelzsicherungen vorzusorgen.

Bei denselben muss die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke in leicht lesbarer Weise stets aufgeschrieben, beziehungsweise eingestempelt sein; das letztere sowohl in den auswechselbaren, als auch in den nicht auswechselbaren Anschlussteilen. Die Ausschalt-, beziehungsweise Abschmelzstromstärke darf das Zweifache der grössten, für die zugehörigen Leistungen zulässigen Betriebsstromstärke nicht übersteigen.

VIII. In allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publikum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Spannungsdifferenz zwischen den Leitungen und der Erde die Grenze von 600 Volt bei Gleichströmen, beziehungsweise von 250 Volt bei Wechselströmen nicht übersteigen.

In allen solchen Oertlichkeiten dürfen blanke Leitungen nur derart angebracht sein, dass sie durch Unberufene nicht erreicht werden können.

Innerhalb der gedeckten Räume der Gebäude jeder Art, mit Ausschluss jener Gebäude, in welchen Kontaktleitungen hergestellt werden müssen, sowie an solchen Oertlichkeiten, wo sich leicht entzündbare Gase entwickeln, dürfen keine blanken Leitungen angebracht werden.

Für Fernleitungen und Speiseleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen u. s. w. sind höhere Spannungen als die oben festgesetzten zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass sowohl die Sicherheit des Personales, als auch Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Solche Leitungen sind mit Rückleitungen zu versehen und derart anzulegen, dass Induktions-, sowie elektrolytische Wirkungen tunlichst vermieden werden.

IX. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

X. Die elektrische und motorische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel ist tunlichst ausserhalb des Wagenkastens, jedenfalls aber derart anzubringen, dass die Fahrgäste mit stromführenden Teilen nicht in Berührung kommen können.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu konstruierenden Schaltkurbeln, ferner die Notausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken dienen, sollen derart eingerichtet sein, dass sowohl Fehlgriffe durch das Bedienungspersonal, als auch eine Betätigung durch Unberufene so viel als tunlich ausgeschlossen bleiben.

Insbesondere sollen die zu handhabenden Kurbeln, Hebel, Griffe u. s. w. nur dann aufgesteckt oder abgenommen werden können, wenn die Einrichtung stromlos gestellt ist.

XI. Die elektromotorisch ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel müssen ausser mit den übrigen vorgeschriebenen Bremsvorrichtungen auch auf rein elektrischem Wege mittels eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen, entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselbe sowohl als Haltebremse, wie auch insbesondere als Gebrauchsbremse benützt werden kann. Dieselbe darf in ihrem Stromwege weder Abschmelzsicherungen noch automatische Maximalausschalter haben und muss das ganze Gewicht des Motorwagens als Adhäsionsgewicht ausnützen.

Werden auch Anhängewagen verwendet, so sind in der Regel alle Radachsen in die elektrische Bremsung mit einzubeziehen.

XII. Die Endpunkte der Bahn sind untereinander und mit der Kraftstation in telephonische Verbindung zu bringen.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

3 zweiachsige Motorwagen mit 2 Motoren von mindestens je 55 Pferdekräften Leistungsfähigkeit, mit einem Fassungsraume für mindestens 40 Personen (Sitzplätze);

6 zweiachsige Anhängewagen mit einem Fassungsraume für mindestens 40 Personen (Sitzplätze);

3 zweiachsige gedeckte Güterwagen von 5 t Tragfähigkeit.

3 zweiachsige offene Güterwagen von 5 t Tragfähigkeit.

1 Montagewagen.

1 Schneepflug mit Salzstreuer, sofern die Motorwagen nicht bereits damit ausgerüstet sind.

Alle Fahrbetriebsmittel haben derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein bei einer Geschwindigkeit von 12 km pro Stunde den Stillstand der Fahrbetriebsmittel auf 10 m Länge bewirken können.

Ferner muss es möglich sein, mittels nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu vereinigen, um auf diese Weise den Wagen fast augenblicklich bis zum Gleiten bremsen zu können. Damit dies auch bei ungünstigem Schienenzustande ermöglicht wird, ist eine gut wirkende Sandstreuung einzurichten und ist für entsprechende Sanddepots längs der Strecke vorzusorgen.

Die Pläne für sämtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projektsplänen für die offenen Unterbauprojekte und den Oberbau der Bahn, schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel enthalten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken und die Leitungsbestandteile, ferner die Ausrüstung und Einrichtung der elektrischen Kraftstation, sowie die Fahrbetriebsmittel sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen und obliegt es der

Konzessionärin, sich hinsichtlich deren Beschaffung an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Durchführung der Bestellung namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorrätig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Konzessionärin hinsichtlich der elektrotechnischen Ausrüstungsgegenstände für die Kraftstation und für die Fahrbetriebsmittel von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Konzessionärin obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Konzessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Kommission der Konzessionärin bekannt gegebenen Konservator anzuzeigen.

Die Konzessionärin ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Zentralkommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigentum zu übergeben.

Im übrigen hat die Konzessionärin den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Zentralkommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Warenklassifikation und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, anderseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Teil I der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Teil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterklassifikation der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig konzessionierte Lokalbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Ágiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgnis geliefert hat, welches die Verteilung einer mindestens fünfprozentigen Dividende an die Stammaktionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnismässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Notstandstarife.

In Fällen eines Notstandes und aussergewöhnlicher Teuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutztiere in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erfordernis die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Konzessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Lokalitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Mietzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Konzessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Korrespondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direktion oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Konzessionärin übernimmt die Verpflichtung, die für die Bahn herzustellenden Telephonleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatkorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbständige Leitungen auf dem von der Konzessionärin eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Konzessionärin durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Konzessionärin ist ferner verpflichtet, auf der konzessionierten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte gültigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Konzessionärin ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der konzessionierten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Lokalbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Konzession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Zertifikaten ausweisen, müssen samt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Eskorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hierfür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den kompetenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hierfür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat die Konzessionärin sich zu unterwerfen.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Místní dráha Chrudimsko-Holická (Lokalbahn Chrudim-Holitz). Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft und Genehmigung der Gesellschaftsstatuten.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: (böhmisch) „Místní dráha Chrudimsko-Holická“, (deutsch) „Lokalbahn Chrudim-Holitz“ mit dem vorläufigen Sitze in Prag erteilt und die Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 14. August 1903. — Z. 36.424. E.-M.-Z. 37.822.

„Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg“. Genehmigung der Gesellschaftsstatuten.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit den Ministerien der Eisenbahnen und Finanzen die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg“ mit dem Sitze in Lambach erteilt und die Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 22. August 1903. — Z. 37.678. E.-M.-Z. 38.628.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Mährisch-schlesische Lokalbahn-Aktiengesellschaft“ und Genehmigung der Gesellschaftsstatuten.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit den Ministerien der Eisenbahnen und Finanzen den Herren Emil v. Asboth, kgl. ungarischer Ministerialrat und Generaldirektor in Budapest, Dr. Max Böhm, Grossindustrieller, Ingenieur Armin Hartmann, Rechtsanwalt Dr. Karl Richter und der „Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft“ die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Mährisch-schlesische Lokalbahn-Aktiengesellschaft“ mit dem Sitze in Polnisch-Ostrau erteilt und die Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 22. August 1903. — Z. 36.830. E.-M.-Z. 38.755.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 1. August dem Dr. Alexander Berényi und Konsorten in Budapest für eine von der Station Bia-Torbágy der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, bis Etyek (Komitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun) führende schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 4. August den Frauen Josefa und Rosa v. Mán in Budapest für eine von der Station Marmaros-Sziget der Hauptlinie Budapest—Marmaros-Sziget—Körösmezö (Woronienka—Stanislau) abzweigende, bis Kirlibába (Komitat Beszterce—Nazód [Siebenbürgen]) und weiterhin bis zur ungarisch-Bukowinaer Landesgrenze führende normalspurige erstklassige Eisenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 5. August dem Dr. Johann Györffy in Nagy-Kanizsa und Konsorten für eine von der Station Bakk der Transdanubischen (Westungarischen) Lokalbahnen abzweigende und diese in der Station Mura-Keresztur mit der Linie Budapest — Nagy - Kanizsa — Mura - Keresztur — Pragerhof verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 5. August dem Koloman Pongrácz in Nyitra (Neutra) für eine von der Station Nyitra der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, diese mit der Stadt Nyitra verbindende, sich mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der städtischen Gemarkung verzweigende und weiterhin mit Berührung der Zoborer Weingebirge bis zur Gemeinde Zobor (Komitat Nyitra) führende Strassenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 11. August dem Ladislaus Uberek in Pöstyén und Konsorten für eine von der Station Pöstyén der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, bis Verbó (Komitat Nyitra) führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Monate Juli.) Der Stand an Fahrbetriebsmitteln der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen hat infolge der im Monate Juli 1903 erfolgten Ablieferungen seitens ungarischer Lokomotiv- und Wagenfabriken folgende Vermehrung erfahren: An Lokomotiven wurden 7 Stück abgeliefert, von denen 5 Stück für den Dienst bei Lastzügen auf den Hauptlinien und 2 Stück für den Dienst auf Sekundärbahnen bestimmt sind; ferner wurden 2 Stück zweiachsige Motorwagen II./III. Klasse, 7 Stück zweiachsige Personenwagen I. Klasse und 8 Stück zweiachsige Wagen I./II. Klasse, 10 Stück zweiachsige Personenwagen III. Klasse und schliesslich 9 Stück Kondukteurwagen für Lastzüge übernommen.

Ausland.

Preussen. (Einführung neuer Vorschriften für die Abfertigung im Güterverkehre.) Auf Anordnung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten werden am 1. September für den Verkehr innerhalb der Kontrollbezirke Breslau und Köln (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen; Köln, Essen und St. Johann-Saarbrücken) neue „Vorschriften für die vereinfachte Abfertigung im Gruppen- und Gruppenwechsel-Güterverkehre der vereinigten Preussischen und Hessischen Staatsbahnen“ und neue „Vorschriften für die Abfertigung von frankiertem Eil- und Frachtstückgute im Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der vereinigten Preussischen und Hessischen Staatsbahnen mittels Eisenbahnmarken“ eingeführt werden, durch welche eine wesentliche Vereinfachung des Güterabfertigungsdienstes bezweckt werden soll.

Bulgarien. (Einführung eines Schnellzuges Sofia — Burgas.) Der Verwaltungsrat der Orientalischen Eisenbahnen hat den Vorschlag der Bulgarischen Bahnen angenommen, zunächst zweimal wöchentlich einen Schnellzug von Sofia nach Burgas mit dem Anschlusse an den Konventionszug verkehren zu lassen. [„Konst. Hbl.“]

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im September 1903.)

Im Monate September 1903 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	September
Liverpool	„Saragossa“ (C. L.)	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Volturno“	1—10
Bordeaux*	„Matlekovits“	1—10
Rouen	„Kolozsvár“	5—15
Hamburg[1]	„Byzanz“	5—15
Liverpool[1]	„Bulgarian“	10—20
London	„Kálmán király“	10—20
Leith	„Andrássy“	10—20
Lissabon		15—25
Liverpool	„Pavia“ (C. L.)	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„Báró Fejérváry“	15—25
Glasgow*	„Balaton“	15—25
London[1]	„Austria“	15—25
Rouen*	„Deák“	20—30
Hull, Newcastle o/T	„Douro“	20—30
Hamburg[1]	„Venezia“	20—30
Bordeaux	„Zichy“	25/IX-5/X
Liverpool	„Brescia“ (C. L.)	25/IX-5/X
London[1]	„Sultana“	25/IX/-5/X
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Duna“	1. Oktober

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import

Von	Nach	Dampfer	September
Liverpool	Fiume	„Brescia“ (C. L.)	1—10
Hamburg[1]	„	„Morea“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„	„Kolpino“	5—15
Liverpool[1]	„	„Andalusian“	5—15
London	„	„Baross“	10—20
Rouen	„	„Széchényi“	10—20
Antwerpen	„	„Szent István“	10—20
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Stefánia“	10—20
Liverpool	Fiume	„Veria“ (C. L.)	10—20
London[1]	„	„Syria“	10—20
Hamburg[1]	„	„Lusitania“	10—20
Rotterdam	„	„Arad“	15—25
Glasgow	„	„Petöfi“	15—25
Liverpool[1]	„	„Flaminian“	15—25
London[1]	„	„Genoa“	20—30
Rotterdam	„	„Szeged“	20—30
Bordeaux	„	„Matlekovits“	25/IX-5/X

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

[1] Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Italien—Südfrankreich—Spanien.

Ab Fiume: „Zrinyi“ am 3., „Mátyás király“ am 10., „Rákóczy“ am 17., „Tisza“ am 24. September,

Ab Valencia: „Tisza“ am 2., „Szent László“ am 9., „Kassa“ am 16., „Zrinyi“ am 23., „Mátyás király“ am 30. September.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Aufnahme der Station Pilsen-Skodawerke in den Ausnahmetarif 22 A und C (Papier) des Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. September bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903, wird die Station Pilsen-Skodawerke in den Ausnahmetarif 22 A (Papier aller Art etc.) und in den Ausnahmetarif 22 C (Papier für spezielle Zwecke etc.) des Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 1, mit nachstehenden Kartierungsfrachtsätzen einbezogen, und zwar:

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } für einen Wagen und Frachtbrief.
b) „ „ „ „ 10.000 kg }

Von	Eigentumsbahn	Nach: Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) a	b	Hamburg B Wilhelmsburg a	b	Stettin a	b	Warnemünde a	b	anderen deutschen Hafenstationen
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
A. Papier aller Art etc.										
Pilsen-Skodawerke	k.k.St.B.	349	246	344	242	296·5	196·5	356·5	238·5	Siehe besondere Tabelle auf Seite 24 und 25 des Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 1
C. Papier für spezielle Zwecke etc.										
Pilsen-Skodawerke	k.k.St.B.	480	432	473	425	423·5	382·5	503·5	453·5	

Diese Frachtsätze gelten ausschliesslich nur für Gütersendungen der Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Mončik, sämtlich in Pilsen.

Wien, am 27. August 1903. [856]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband. Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für die in den Verseczer Lagerhäusern der Verseczer Sparkassa eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Oelsaaten-, Oelkuchen-, Oelkuchenmehl- und Mahlprodukte-Sendungen in vollen Wagenladungen, welche in den Verseczer Lagerhäusern der Verseczer Sparkassa per Eisenbahn anlangen und aus diesen innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung per Eisenbahn weiterbefördert werden, wird im Oesterr.-Ungarischen, Westungar.-Oesterreichischen, Südwestösterr.-Ungarischen, Galizisch-Ungarischen, Ungarisch-Adriatischen und Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbande unter Aufrechthaltung der im Tarife, Teil I, Anhang I, enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Ausser den direkten Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 Heller pro 100 kg berechnet.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 27. August 1903. [857]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des III. Nachtrages zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, Heft I, westliches Netz.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Swětla-Ledeč-Kácow gelangt zu dem obgenannten Tarife der III. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen für die vorgenannte Lokalbahn, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 28. August 1903. [858]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Teilweise Behebung einer Verkehrsunterbrechung.

Der Güterverkehr von und nach der Station Haida wurde am 24. August 1903 durch Umleitung über Bensen—Tannenberg wieder aufgenommen.

Der Personenzugsverkehr in der Strecke Langenau—Haida wird bis auf weiteres noch durch Umsteigen an der beschädigten Bahnstelle vermittelt.

Prag, am 27. August 1903. [859]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines in einer Verkehrsrichtung bereits bestehenden Fahrpreises auch in der Gegenrichtung.

Mit 15. September 1903 gelangen einfache Personenzugs-Fahrkarten der III. Wagenklasse zu den im Tarife für den direkten Personenverkehr zwischen den k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1903 im Verkehre von Nowy Targ nach Bielitz über Sucha—Saybusch-Żywiec vorgesehenen Fahrpreise von K 4·30 auch in der Richtung von Bielitz nach Nowy Targ über die gleiche Route zur Ausgabe.

Wien, am 28. August 1903. [860]

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Deklassifikation der Artikel „Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Schodywolle, Krempelwolle (Kehricht, auch Flug genannt)“.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, werden die in der Pos. W—20 (Wolle) der Güterklassifikation angeführten Artikel: „Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Schodywolle, Krempelwolle (Kehricht, auch Flug genannt)“ auf Strecken der am Gütertarife, Teil I, beteiligten österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen nach I—A—A tarifiert.

Wien, am 27. August 1903. [861]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 16 (für Holzstoff).

Mit Wirksamkeit vom 15. September 1903 ist im Nachtrage VI zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife auf Seite 28 bei Ausnahmetarif Nr. 16 (für Holzstoff) unter Abteilung III nach den Worten „Holzstoff, geschliffenen“, einzuschalten; „ferner für Holzzellstoff (Cellulose)“.

Auf derselben Seite hat der letzte Absatz wie folgt zu lauten:

„*) Geschliffener Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) gelten nur dann als für die Papier- oder Pappenfabrikation bestimmt, wenn sie in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht als Papier oder Pappe verwendet werden können, also entweder nicht in Papier- oder Pappenform oder, wenn in diesen Formen, nur unter der Bedingung, dass die Papierbogen oder Pappetafeln so durchblöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können.“

Wien, am 29. August 1903. [862]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Lokalverkehr der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband. Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband. Petroleumverkehr. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Oesterreichischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Hilfsroutenverkehr anlässlich der Verkehrsstörungen in Schlesien.

Infolge der am 18. August 1903 stattgefundenen Wiederaufnahme des Gesamtverkehres auf der Lokalbahn Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) der k. k. österr. Staatsbahnen finden die Bestimmungen der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 83 vom 23. Juli 1903 und Nr. 88 vom 4. August 1903 unter Post Nr. [740], bezw. [777, 782 und 783] enthaltenen Kundmachungen auch auf den Verkehr mit den Stationen der obengenannten Lokalbahn sinngemässe Anwendung.

Weiters treten die mittels Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88 vom 4. August 1903, Post Nr. [775] ausser Kraft gesetzten Frachtsätze des Tarifes für den Oesterreichischen Grenzverkehr zwischen Heinersdorf und Mittelwalde, sowie den deutsch-österreichischen Grenzstationen westlich von Mittelwalde, dann zwischen Heinersdorf und Wichstadtl-Lichtenau wieder in Geltung.

Wien, am 28. August 1903. [863]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

28. August. In der Teilstrecke Kolomea, Nadwornaer Vorstadt—Słoboda Rungurska Grube der Kolomeaer Lokalbahnen wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigung der Frachtsätze für Holz der Spezialtarife II und III etc.) Mit Gültigkeit vom 10. August 1903 wurden im Uebergangsverkehre zwischen den Stationen der Schrodaer Kreisbahn und den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen, Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr., Berlin, Stettin, Altona, Hannover, Münster, Magdeburg, Halle, Erfurt, Elberfeld, Essen, Köln und St. Johann-Saarbrücken für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitze, Torfstreu, Torfmull, Wegebaustoffe, Steinkohlen, Koks und Briketts in Wagenladungen die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Glowno, Louisenhain und Schroda um 2 Pfg. für 100 kg ermässigt.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Verbands-Gütertarif. (Einbeziehung der Station Voldagsen.) Mit 10. August 1903 wurde Voldagsen, Station des Direktionsbezirkes Hannover, in die Ausnahmetarife für Schiffsbaueisen (9 S. bezw. E 1) des vorgenannten Verkehres als Versandstation neu aufgenommen.

Näheres ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. September 1903 treten die Nachträge VIII zum besonderen Teil II und XII zu den Tarifheften 2—4 und 6 in Kraft.

Dieselben enthalten:

1. Anderweitige Abgrenzung einzelner Direktionsbezirke etc.
2. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
3. Aenderung von Stationsnamen.
4. Aufhebung von Kilometerzuschlägen.
5. Streichung der Entfernung für die Stationsverbindung Mannheim-Neubrandenburg.
6. Entfernung für die Stationsverbindung Bentschen—Waghäusel.
7. Ergänzung der Kilometertafel I im Tarifhefte 2.
8. Entfernungen für neu einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a. S. und Kattowitz, sowie der Badischen Staatseisenbahnen.
9. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife.
10. Berichtigungen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn. (Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für die Beförderung von Zucker [Rübenzucker]). Im obgenannten Güterverkehre wurden am 20. August 1903 für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von 10.000 kg folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

Von Rositz nach:	Mark für 100 kg
Basel S.B.B. und	1·68
Basel-St. Johann S.B.B.	1·68
Schaffhausen S.B.B.	1·57

Diese Frachtsätze sind nur auf Sendungen anwendbar, die ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reiches zurückkehren.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Stettin. (Einbeziehung der Station Magerviehhof.) Mit dem 15. August 1903 wurde die Station Magerviehhof (bei Berlin) in den Tarif für den obgenannten Verkehr einbezogen. Für Sendungen nach Magerviehhof kommen die in diesem Tarife für die Station Lichtenberg-Friedrichsfelde enthaltenen Frachtsätze zuzüglich 0·7 Pfg. für 100 kg zur Erhebung. Ausserdem wird für die Beförderung nach den Anschlussgeleisen der Zentrale für Viehverwertung noch eine Gebühr von Mk. 6·50 für jeden Wagen erhoben. Sendungen nach Station Magerviehhof werden nur angenommen, wenn sie an die vorgenannte Zentrale oder an solche Interessenten gerichtet sind, denen die Beförderung auf den Anschlussgeleisen gestattet ist.

Deutschland. (Einführung neuer Vorschriften für die Abfertigung im Güterverkehre.) (Auf Anordnung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten werden am 1. September 1903 für den Verkehr innerhalb der Kontrollbezirke Breslau und Köln (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen; Köln, Essen und St. Johann-Saarbrücken) neue „Vorschriften für die vereinfachte Abfertigung im Gruppen- und Gruppenwechsel-Güterverkehre der vereinigten Preussischen und Hessischen Staatseisenbahnen" und neue „Vorschriften für die Abfertigung von frankiertem Eil- und Frachtstückgut im Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der vereinigten Preussischen und Hessischen Staatseisenbahnen mittels Eisenbahnmarken" eingeführt werden, durch welche eine wesentliche Vereinfachung des Güterabfertigungsdienstes bezweckt wird.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1914	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Pos. H—20 a, b) der Pos. H—20 b der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Kornitz k.k.St.B.	Dux-Lipitz k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die unter a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 147 b) 148		Im Kartierungswege		Ausser den nebigen Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung
				Mähr.-Trübau k.k.St.B.						a) 139 b) 140				
				Türnau k.k.St.B.						a) 144 b) 145				
1915	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Prachowitz Station	Peček	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Strassenbaue bestimmt und an den Bezirksausschuss in Kauřim adressiert sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	46 Heller	31 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		
1916	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Olmütz-Hodolein (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Olmütz-Hodolein in Schienenverbindung stehen)	Wien-Freilager am Schüttel	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	150 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1917	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Rohdachpappe	Breslau Märk., Freib. und O.S. Bhf. (Stationen der kgl. Eisenb.-Dir. Breslau)	Saaz in Mähren, Station der österr. Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. März 1899	Besteht kein direkter Frachtsatz	210 Pfennig		Im Kartierungswege		
1918	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Swětla-Ledeč-Kácow	Klasse A / Stückgut-Klasse II / Besonders ermässigtes Eilgut, Stückgut-Klasse I	a) Kácow b) Soběschin c) Sternberg a. d. Sazawa oder umgekehrt	Nussdorf, Wien II	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom Tage der Eröffnung des Betriebes der Lokalbahn Swětla-Ledeč-Kácow bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Klasse A: a) 254 Heller, b) —, c) — Stückgut-Klasse II: a) 307 Heller, b) 315 „, c) 322 „ Besonders ermässigtes Eilgut, Stückgut-Klasse I: a) 377 Heller, b) 387 „, c) 395 „	Verschieden	Im Kartierungswege		
1919	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut	Orsova	Neuötting	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut etc. des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1898	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	9·55 Mark		Im Kartierungswege		
1920	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Sand und Schlickerde, unverpackt	Fleissen-Grossloh	Marktredwitz	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 3 A des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	0·29 Mark		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1921	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Baumaterialien und maschinelle Einrichtungsgegenstände	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Lubycza	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI, sowie der für die Ausnahmetarife gültigen allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. zur Einrichtung einer Spiritusbrennerei in Zurawce bestimmt sein	vom 29. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlass von den ungekürzten Frachtsätzen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt C 2, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów), unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirken ist	
1922	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	der Serie 4 des Ausnahmetarifes XV (Holzstoff) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Stainach-Irdning		Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes pro 100 kg		Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze für Basel finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche zum Eingang in die Schweiz verzollt werden und nicht nach dem deutschen Zollgebiete weitergehen
					Bregenz transit					129				
					Buchs (Rheintal) transit					127				
					St. Margrethen transit					131				
					Basel St. Johann					228*)				
					Basel S.B.B. und Bad. Bahn					228*)				
					Bern					328				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1923	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 4 (Obst) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes bei Aufgabe a) verpackt, α) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg, β) „ „ „ „ 10.000 kg } für jeden Wagen und Frachtbrief; b) unverpackt, „ „ „ „ 10.000 kg	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 5. September 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach	Von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft																				
	Bleiswedel			Dubkowitz			Eicht			Graber			Liebeschitz			Neugarten			Reichstadt		
	a		b	a		b	a		b	a		b	a		b	a		b	a		b
	α	β		α	β		α	β		α	β		α	β		α	β		α	β	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																				
a) Binnenstationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen																					
Chemnitz	158	144	138	140	127	110	—	—	—	156	142	137	162	151	132	151	137	134	152	138	134
Dresden-Altstadt*)	105	96	91	105	96	89	—	—	—	103	94	89	114	105	99	98	89	86	99	90	86
Dresden-Friedrichstadt*)	109	100	95	109	100	93	—	—	—	107	98	93	118	109	103	102	93	90	103	94	90
Dresden-Neustadt*)	110	101	96	110	101	94	—	—	—	108	99	94	119	110	104	103	94	91	104	95	91
Werdau	197	178	163	166	155	136	197	181	163	195	176	163	191	179	158	190	171	163	191	172	168
Zwickau i. Sachsen	191	173	157	159	149	130	—	—	—	189	171	157	184	173	152	184	166	157	185	167	163
b) Sächsisch-Preussische Wettbewerbsstationen																					
α) Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen																					
Leipzig (Bayer. Bhf.)*)	191	174	169	189	171	154	—	—	—	189	172	167	200	183	176	184	167	164	185	168	164
Leipzig (Dresdn. Bhf.)*)	187	170	165	185	167	150	—	—	—	185	168	163	196	179	172	180	163	160	181	164	160
Leipzig-Connewitz*)	191	173	168	189	171	154	194	176	170	189	171	166	200	182	176	184	166	163	185	167	163
Leipzig-Stötteritz*)	191	174	169	189	171	154	—	—	—	189	172	167	200	183	176	184	167	164	185	168	164
β) Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen																					
Leipzig (Berl. Bhf.)*)	187	170	165	185	167	150	—	—	—	185	168	163	196	179	172	180	163	160	181	164	160
Leipzig (Eilenb. Bhf.)*)	191	174	169	189	171	154	—	—	—	189	172	167	200	183	176	184	167	164	185	168	164
Leipzig (Magdeb. Bhf.)*)	188	171	166	186	168	151	—	—	—	186	169	164	197	180	173	181	164	161	182	165	161
Leipzig (Thür. Bhf.)*)	189	172	167	187	169	152	—	—	—	187	170	165	198	181	174	182	165	162	183	166	162
Leipzig-Eutritzsch)*)	188	171	166	186	168	151	—	—	—	186	169	164	197	180	173	181	164	161	182	165	161

*) Vergleiche „Besondere Bestimmungen" im Teil II unter II—B—7 A (Gemeinschaftlicher Teil des Tarifes für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
1924	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft und Eisenbahn Wien-Aspang	Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Wien-Donauuferbahnhof, Lagerhaus S. & W. Hoffmann		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Verfrächtern.	vom 5. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif, bezw. Tarif, Teil II, vom 1. Juli 1903 für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen	Bestehen keine Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		*) Nur für südlich von Klein-Schwechat gelegene Stationen
					Oberlaa					15				
					Kl.-Schwechat					13				
					Wien-Donaukaibahnhof					7				
					Wien-Lagerhaus					3				
					Wien-Praterkai					3				
					Nussdorf loko und transit					5				
					Wien II (K.F.J.B.)					11				
					Wien I (K.E.B.)					17				
					Hütteldorf-Hacking loko					17				
					Hütteldorf-Hacking transit					15				
					Wien Aspangbahnhof transit					11 *)				
					Wien Staatsbahnhof transit					6				
					Wien Südbahnhof transit					13				
					Wien Nordwestbahnhof transit					6				
				oder umgekehrt										
1925	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6—d der Güterklassifikation des Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits	Bielitz	Aachen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899	531 Pfennig	491 Pfennig	40 Pfennig	Im Kartierungswege		
					M.-Gladbach				Besteht kein direkter Frachtsatz	484 Pfennig				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1926	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Szczakowa, Jaworzno und Siersza wodna		Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, gültig vom 1. Mai 1901 bezw. Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen	Verschieden	Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
					Alt-Sandec					804				
					Maków					534				
					Neu-Sandec					794				
					Przeciszów					254				
					Skawina					374				
					Wielkie drogi					374				
					Zator					254				
				Szczakowa	Bełz				1002	934	68			Die Frachtnachlässe werden ausschliesslich aus den Anteilen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
					Biecz				807	774	33			
					Bolechów				1087	1044	43			
					Czortków				1407	1364	43			
					Dobromil				950	907	43			
					Dolina				1117	1084	33			
					Frysztak				877	834	43			
					Gorlice				807	774	33			
					Gródek				985	962	23			
					Iwonicz				887	854	33			
					Jaroslau				877	854	23			
					Jasło				847	804	43			
					Krosno				877	854	23			
					Krystynopol				1007	964	43			
					Łańcut				827	794	33			
					Lemberg				1004	954	50			
					Mielec				777	744	33			
					Nadbrzezie				857	824	33			
					Przemyśl				937	861	76			
					Przeworsk				857	824	33			
					Radymno				907	856	51			
					Raycza				526	515	11			
					Rozwadów				887	854	33			
					Rymanów				907	856	51			
					Rzeszów				797	754	43			
					Sambor				985	962	23			
					Sanok				945	901	44			
					Skołyszyn				827	794	33			
					Stanislau				1217	1174	43			
					Stróże				747	724	23			
					Tarnobrzeg				847	804	43			
					Tarnopol				1217	1174	43			
					Zagórz				945	901	44			
					Delatyn			Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	1274				
1927	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Branowitz	Pohrlitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	14 Heller	9 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Pohrlitz	Branowitz									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1928	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Baumwollwaren aller Art	Bennisch (Station der Lokalbahn Troppau-Bennisch)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Die Sendungen müssen via Suezkanal oder nach den Levantehäfen Smyrna, Mersina, Alexandretta, Latakia, Tripoli, Beirut, Caifa, Jaffa, Port-Said, Alexandria oder nach den Echellen des Schwarzen Meeres zum Exporte gelangen	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 3)	Bezügliche „Besondere Frachtsätze" bestehen nicht	487 Heller		Nach Massgabe der „Speziellen Bestimmungen" des Abschnittes J des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 105 bis 107 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
1929	**Südbahn-Gesellschaft**	kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Wein, mit Ausnahme von Obstwein (Cider) und von Schaumwein (Champagner)	Zágráb m. á. v. und d. v.	Wien-Südbahnhof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1.	266 Heller	241 Heller	25 Heller	Im Kartierungswege		
			Obst	Wien-Matzleinsdorf		Bei Beförderung als Eilgut und Aufgabe in beliebigen Mengen			689 Heller	598 Heller	91 Heller			
1930	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Porzellan-Isolatoren	Merkelsgrün (Station der Lokalbahn Karlsbad [Dallwitz]-Merkelsgrün)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen d s nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 5. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 3)	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	461 Heller		Im Kartierungswege		
						für 5000 kg				580 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1931	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt etc., der Pos. E—5; Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren etc. der Pos. E—6 c und d; Eisen (Roh-) aller Art etc. der Pos. E—7; Eisen und Stahl, gebraucht etc., der Pos. E—7 a; Eisen und Stahl, alt, abgängig etc., der Pos. E—8; Eisen- und Stahlabfälle der Pos. E—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Saaz (B.E.B. und k k St.B.)	Czernosek (Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen pro Frachtbrief, b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Oktober 1901	117	94	96	83	21	11	Im Kartierungswege		
					Gastorf				138	114	117	103	21	11			
					Gross-Priesen				107	84	86	73	21	11			
					Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.)				122	97	103	89	19	8			
					Liboch				146	117	129	113	17	4			
					Melnik (Oe.N.W.B.)				146	117	131	113	15	4			
					Neschwitz (Oe.N.W.B.)				115	91	94	80	21	11			
					Polepp				132	108	111	97	21	11			
					Schreckenstein				104	81	83	70	21	11			
					Sebusein				107	84	86	73	21	11			
					Tichlowitz				113	90	92	79	21	11			
					Wegstädtl				144	117	123	109	21	8			
1932	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Thon, roh, wenn unverpackt	Wildstein (Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach) via Tirschnitz—Eger	Ober-Bris	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz		54 Heller				Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1933	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Ybbstalbahn	Blochholz	Lunz	Pöchlarn	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen (hinsichtlich der Ybbstalbahn für zwei Wagen). Achsabfuhr in der Station Pöchlarn. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1904	Lokaltarif	59 Heller	52 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
1934	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Triest-Parenzo	Schotter	Buje	Dekani	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	29 Heller	22 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
1935	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kartoffel (Erdäpfel)	Falkenau a. d. Eger Kaaden-Brunnersdorf Karlsbad B.E.B. Königsberg a. d. Eger Komotau B.E.B. Schlackenwerth Wickwitz	Lindau transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 5. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. XX)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Ctms. 138 166 150 131 169 155 157		Im Kartierungswege		
1936	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Schwerspat	Aussig Elbe	Aussig (chemische Fabrik [Fabrikshof])	Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903, wird der Artikel „Schwerspat" in das im Verordnungs-Blatte Nr. 141 vom 11. Dezember 1902 unter fortl. Nr. 2988 verlautbarte Frachtzugeständnis einbezogen.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1937	k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen	Lokalbahn Budweis-Salnau	Kalk	Krumau	Budweis trs.	Einhaltung der im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. Die Transporte müssen an die fürstl. Schwarzenbergsche Brauerei in Protivin adressiert und für den Erweiterungsbau der fürstl. Schwarzenbergschen Brauerei verwendet werden	vom 25. August 1902 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3	18	11	7	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen zu bewirken ist	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 101. **Wien, 3. September 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. August 1903, Z. 15.122,*) betreffend die Konzessionierung des fortan mit elektrischer Kraft zu bewirkenden Betriebes der schmalspurigen, in Hinkunft als Kleinbahn zu behandelnden Drahtseilbahn von der Kaiser Franz Joseph-Brücke in Prag-Holeschowitz zur Restauration auf dem Plateau des Belvedere.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den beteiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Gemeinde der königlichen Hauptstadt Prag die angesuchte Konzession zum weiteren Betriebe der auf Grund des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 8. August 1890, V.-Bl. Nr. 104, hergestellten schmalspurigen Drahtseilbahn von der Kaiser Franz Joseph-Brücke in Prag auf das Plateau des Belvedere, welche in Hinkunft mit elektrischer Kraft zu betreiben und als Kleinbahn zu behandeln sein wird, unter den im folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten, sowie unter Ausserkraftsetzung der Bestimmungen des bezogenen Erlasses des k. k. Handelsministeriums erteilt.

§ 1.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die im Eingange bezeichnete Eisenbahn während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

§ 2.

Der Konzessionärin wird das Recht der Expropriation in dem für im Betriebe stehende Eisenbahnen gesetzlich zulässigen Umfange, demnach insbesondere auch zum Zwecke von bei dieser Eisenbahn etwa vorzunehmenden Rekonstruktionen, Neuherstellungen und Erweiterungsbauten nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Konzessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 3.

Soweit für die Zwecke der konzessionierten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden sollten, welche sich nicht in der Verwaltung der Konzessionärin befinden, hat die Konzessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Erteilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 4.

Die Konzessionärin hat sich beim Betriebe der konzessionierten Bahn und im Falle von etwa vorzunehmenden Rekonstruktionen, Neuherstellungen und Erweiterungsbauten auch beim Baue der letzteren nach dem Inhalte der

*) Enthalten in dem am 28. August 1903 ausgegebenen LXXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 174.

gegenwärtigen Konzessionsurkunde, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 5.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird bis zum 8. August 1980 festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzte Verpflichtung bezüglich der Aufrechthaltung des Betriebes nicht eingehalten werden sollte.

§ 6.

Im übrigen haben auf die konzessionierte Eisenbahn die Bestimmungen der §§ 6 bis einschliesslich 10 und 12 bis einschliesslich 15 der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 37, mit den im § 6 der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 90, enthaltenen Ergänzungen sinngemäss Anwendung zu finden.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Eisenbahn Chabówka-Zakopane. (Projekt für die Ableitung des Wassers vom Objekte in km 43·0/1: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Projektes für die Ableitung des Wassers vom Objekte in km 43·0/1 der Eisenbahn Chabówka-Zakopane die Vornahme der politischen Begehung unter Berücksichtigung der materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für den 11. September 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 37.685.]

Normalspurige Lokalbahn Kaaden-Willomitz (Kaadener Lokalbahnen). (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung: Erteilung des Betriebskonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 29. Juli 1903 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der normalspurigen Lokalbahn Kaaden-Willomitz (Kaadener Lokalbahnen) — bei welcher Amtshandlung für die gegenständliche Lokalbahn der Betriebskonsens ex commissione erteilt wurde — unter Zustimmung zu den kommissionellen Bestimmungen zur Kenntnis genommen. Betriebslänge = 19·739 km. [E.-M.-Z. 37.781.]

Normalspurige Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. August 1903 die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der normalspurigen Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 38.727.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Genehmigung des Projektes für die Variantenstrecke von km 35·500 bis km 38·438 und Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für das Projekt der Variantenstrecke von km 30·900 bis km 35·500.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. August 1903 das vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegte Variantenprojekt für die Teilstrecke von km 30·900 bis km 38·438 der im Baue befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und hiervon das Projekt für die Variantenstrecke von km 35·500 bis km 38·438 auf Grund der Bestimmungen des § 46 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, direkt genehmigt. Bezüglich des Projektes für die weitere Variantenstrecke von km 30·900 bis km 35·500 wurde die k. k. Statthalterei in Lemberg unter Uebermittlung des Operates beauftragt, zunächst die politische Begehung im Zusammenhange mit der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Unter einem wurde die genannte Landesstelle ermächtigt, für das ganze begangene Projekt, bezw. für einzelne Teilstrecken desselben bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Landesausschuss des Königreiches Galizien zu erteilen. [E.-M.-Z. 37.468.]

Mendelbahn (Kleinbahn von Kaltern auf den Mendelpass). (Anordnuug der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. August 1903 die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der mit elektrischer Kraft zu betreibenden, teils normal-, teils schmalspurigen Kleinbahn von Kaltern auf den Mendelpass (Mendelbahn) in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Kleinbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 39.160.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bukowinaer Lokalbahnen. (Linie Karapcziu—Czudin: Errichtung der Personen-Haltestelle Idzestie.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Errichtung einer Personenhaltestelle Idzestie in km 14·037 des Flügels Karapcziu—Czudin zwischen den Stationen Petroutz und Czudin zugestimmt und das diesbezügliche, im Wege der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz vorgelegte Projekt im Prinzipe genehmigt. [E.-M.-Z. 33.900.]

Bozen-Meraner Bahn. (Aktivierung des Rollfuhrdienstes in der Station Lana-Burgstall.) Ab 1. September 1903 werden die in der Station Lana-Burgstall anlangenden Eil- und Frachtgüter auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und der korrespondierenden Bestimmungen anderer Reglements den Empfängern ohne vorherige Benachrichtigung durch den Rollfuhrunternehmer Alois Resch in Lana an der Etsch — welcher auch verpflichtet ist, über besonderen Auftrag der Parteien unter seiner ausschliesslichen Haftung die Zustreifung von Gütern zum Bahnhofe zu besorgen — zu den mit besonderer Kundmachung (vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 98 vom 27. August 1903, Seite 2149) verlautbarten Tarifsätzen und sonstigen Bestimmungen zugestellt werden.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Juli 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	Im Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oester. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien . .	644	18395	963	20002	20	49	3	72	0·4	55	.	5	7	4	.	.	1	.	3
„ Linz . .	606	4678	703	5987	19	13	.	32	0·5	31	.	1	.	.	.	.	1	.	2
„ Innsbruck	868	2661	124	3653	46	25	.	71	1·9	41	.	29	.	.	.	4	1	.	.
„ Villach .	124	2711	1806	4641	22	34	3	59	1·3	54	.	2	.	.	.	.	3	.	2
„ Triest . .	63	894	186	1143	4	6	.	10	0·9	6	.	2	.	.	.	.	2	.	2
„ Pilsen . .	568	2722	4827	8117	19	23	16	58	0·7	63	1	52	.	4	.	.	.	2	12
„ Prag . .	217	3445	4661	8323	13	40	33	86	1·0	48	.	31	2	1	.	.	4	.	5
„ Olmütz .	80	1750	3572	5402	.	40	.	40	0·7	.	.	.	22	.	.	18	.	.	10
„ Krakau .	93	1473	264	1830	5	110	19	134	7·3	143	2	129	9	34	.	.	2	.	15
„ Lemberg	62	1175	403	1640	2	4	.	6	0·4	6	.	8	.	.	.	.	.	.	8
„ Stanislau	157	930	3160	4247	8	63	.	71	1·7	31	2	25	.	12	.	.	1	.	25
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	1002	589	1653	9	31	.	40	2·4	45	.	57	.	.	.	.	.	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	217	1345	1155	2717	.	11	1	12	0·4	12	2	23	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	465	953	1771	3189	17	3	2	22	0·7	19	.	1	.	1	.	.	1	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1120	93	1213	.	9	1	10	0·8	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	524	31	555	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	762	6460	5145	12367	55	79	12	146	1·2	141	3	36	.	.	.	.	1	.	23
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	64	620	32	716	4	9	.	13	1·8	6	.	2	1	4	.	.	.	.	6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	198	62	260	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	534	6191	124	6849	12	13	.	25	0·4	23	2	4	.	3	.	2	2	.	18
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	806	6192	3937	10935	69	71	1	141	1·3	133	1	68	.	19	.	.	2	1	6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	324	39	363	.	2	.	2	0·6	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1131	9642	124	10897	38	24	.	62	0·6	47	2	22	.	1	.	.	1	.	5
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2060	31	2091	.	4	.	4	0·2	3	.	1	.	.	.	.	.	.	5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	8	558	.	566	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die im Staatsbahn-Direktionsbezirke Krakau in grösserer Anzahl vorgekommenen Zugsverspätungen sind zumeist durch die Verkehrsstörungen entstanden, welche sich zufolge zahlreicher lokaler Ueberschwemmungen ergaben.

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarische Eisenbahnen. (Neuorganisierung des Lehrkurses zur Ausbildung von Eisenbahnbeamten.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat hinsichtlich der Ausbildung von Eisenbahnbeamten ausser einigen Modifikationen des bisherigen Lehrplanes auch die Verfügung getroffen, dass in den Lehrkurs nur solche Bewerber aufgenommen werden, die bereits mindestens zehn Monate im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehen, auch während des Schuljahres im Verbande der betreffenden Eisenbahn verbleiben und seitens ihrer Direktion als zur Aufnahme vollkommen entsprechend empfohlen werden. Die Aufnahme von Privatschülern wurde gleichzeitig gänzlich eingestellt.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 14. August 1903 der Firma „Losoncz vidékihelyi érdekü vasut részvény társaság“ (Aktiengesellschaft der Losonczer Regional-Lokalbahnen) für eine von der zukünftigen Endstation Kokova der als Sackbahn projektierten Fortsetzung der gesellschaftlichen Hauptlinie Losoncz—Poltár bis Kokova ausgehende und diese in der Station Rimabánya mit der Linie Feled—Rimabánya—Tiszolcz der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 14. August 1903 dem Zivilingenieur Franz Rethéy und Konsorten in Budapest für eine von der Lokalbahn Baja-Zombor-Hódság-Parabuty-Ujvidék (Neusatz), und zwar entweder von der Station Hódság oder von der Station Parabuty ausgehende und bis zur Grossgemeinde Bács führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 19. August 1903 dem Zivilingenieur Franz Rethéy und Konsorten in Budapest für eine von der Station Bajmok der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende und bis zur Grossgemeinde Ó-Moravicza führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Aenderung des Stationsnamens „Munkás-Otthon“ auf „Rákosliget“.) Die Bezeichnung der Haltestelle „Munkás-Otthon“ der Linie Budapest—Rákoskeresztúr—Munkas-Otthon—Rákoscsaba—Hatvan der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen wurde auf „Rákosliget“ abgeändert.

Ausland.

Preussen. (Veränderungen in den Anstellungsverhältnissen und der Ausbildung des Personales der Staatsbahnen.) Für die Ausbildung mehrerer Kategorien von Bediensteten wurden, der „D. St. u. K. Z." zufolge, die Fristen verhältnismässig bedeutend verlängert. Für Zugsführer beträgt die Ausbildungsfrist fortan 12 statt 6 Monate, für Rangiermeister 18 Monate. Dieser muss vorher Eisenbahnarbeiter gewesen sein und hat sich bei einer Versetzung über Bahnhofs- und Geleiseanlagen an seinem neuen Dienstorte erst durch 14 Tage zu vergewissern, bevor er die amtlichen Obliegenheiten dort übernimmt. Die Lokomotiv- und Zugsführer haben, wenn sie nach unbekannten Strecken versetzt werden, erst dreimal diese Strecke in Begleitung kundiger Beamten zu bereisen. Sie haben dann schriftlich anzuerkennen, dass ihnen alle Gebräuche auf den neuen Strecken bekannt geworden sind. Auf allen Bahnhöfen führen die Kassengeschäfte fortan die Vorsteher der Güterabfertigungsstellen, nicht mehr die Bahnhofsvorsteher. Die Bahnhofsvorsteher dürfen sich bei den wichtigsten abgehenden und einfahrenden Zügen nicht mehr vertreten lassen, sondern haben den Dienst selbst zu führen. An Stelle der Assistenten und Telegraphisten auf kleinen Bahnhöfen treten Weichensteller erster und zweiter Klasse. Die Stellung der Bremser geht ein. Die Bremser haben die Prüfung für Schaffner sofort abzulegen und erhalten den Titel Schaffner. Als Streckenarbeiter werden junge Männer mit guter Schulbildung auf drei Monate eingestellt. Dann werden sie den Bahnhofsbeamten als Hilfsarbeiter zugesellt. Später erhalten sie eine mittlere Beamtenstellung. Im Gegensatze zu anderen Behörden, wo diese Stellen ausschliesslich Militäranwärtern gebühren, sollen die mittleren Beamtenstellen zur Hälfte durch Zivil-, zur Hälfte durch Militäranwärter besetzt werden. Dienstberichte über Beamte haben in Zukunft die höheren Beamten der Inspektionen, nicht mehr die Bahnhofsvorsteher abzufassen.

Sachsen. (Die Staatsbahnen im Jahre 1902.) Die Betriebslänge der Sächsischen Staatsbahnen hat sich im Jahre 1902 um 56·06 km auf 3114·26 km erweitert. Hiervon befinden sich im Eigentume des Staates 3083·38 km, während 12·92 km an andere Verwaltungen verpachtet und 43·00 km gepachtet sind. 0·30 km stehen im Mitbetriebe der preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung. Von der Gesamtlänge dienen 3045·43 km dem Personen- und Güterverkehre, 68·83 km ausschliesslich dem Güterverkehre; 1814·92 km sind Hauptbahnen, 1299·34 km Nebenbahnen, 2698·67 km vollspurig und 415·59 km schmalspurig. An Privatbahnen befinden sich ausserdem 94·14 km im Staatseisenbahnbetriebe. Ausserdem sind noch vorhanden 754 nicht dem öffentlichen Verkehre dienende Anschlussbahnen in der Gesamtlänge von 303·20 km (gegen 292·84 km im Vorjahre). Das aufgewendete Anlagekapital ergibt die Summe von Mk. 980,975.899, d. i. durchschnittlich auf 1 km Mk. 316.591. An Fahrbetriebsmitteln waren Ende des Betriebsjahres vorhanden 1409 Lokomotiven, 907 Tender, 3791 Personenwagen mit 3044 Plätzen in I., 24.542 in II., 102.990 in III., 37.866 in IV. Wagenklasse und 168.442 Plätzen im ganzen, 648 Gepäckswagen, 11.256 bedeckte Güterwagen, 19.863 offene Güterwagen, also 31.767 Gepäcks- und Güterwagen mit einem Ladegewichte von zusammen 342.080 t. An Lokomotivkilometern wurden geleistet 45,418.841 gegen 48,245.805 im Vorjahre, d. s. auf 1 km der Bahnlänge 14.711 gegen 15 832 im Jahre 1901. Die geleisteten Wagenachskilometer betragen 1.193,629.528 (gegen 1.099,941.951 im Jahre 1901). Die Zahl der Züge betrug 921.488 (gegen 943.672 im Vorjahre). Auf 1 km Bahnlänge entfielen 9793 (10.279) Züge, die durchschnittliche Stärke der Züge war 36 (35) Achsen. Die Nutzlast betrug bei den Personenwagen 26·47 (24·82) Prozent des Ladegewichtes, bei den Güterwagen 42·56 (43·40) Prozent.

Verschiedene Mitteilungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Salzburg unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten wirklichen Geheimen Oberregierungsrates Wilhelm Gleim und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Landes-Regierungsrates Johann Stöckl die diesjährige (15.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 5152 Aktien mit 1024 Stimmen vertreten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Betriebseinnahmen der Linie Salzburg—St. Leonhard—Parsch auf Kronen 213.336, der Linie Salzburg—Lamprechtshausen auf K 155.104, der Drahtseilbahn auf K 38.264, der Pferdebahn auf K 5129, der Omnibuslinie auf K 10.040, sohin die Gesamteinnahmen auf K 421.903. Die Gesamtausgaben bezifferten sich mit K 316.877, so dass sich ein Reingewinn von K 105.026 ergab. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss sie aus obigem Reingewinne eine Dividende von $2^1/_4$ Prozent an die im Umlaufe befindlichen Aktien zu verteilen, K 250 als Remuneration für die Revisoren zu bestimmen und K 943 auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner beschloss die Versammlung, den Artikel 9 der Gesellschaftsstatuten dahin abzuändern, dass die Amortisierung der Aktien auch durch freihändigen Rückkauf derselben unter dem Nominalwerte erfolgen kann. Weiters soll auch der Artikel 49 der Gesellschaftsstatuten, betreffend den Erneuerungsfonds, modifiziert werden. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Ernst Angermayer, Hofrat Ritter v. Eisenbach und Franz Stefanski, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt und die Entlohnung des Exekutivkomitees und des Revisionsausschusses in dem bisherigen Höchstbetrage festgesetzt. In der nachfolgenden Verwaltungsratssitzung wurden wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Gleim in Berlin und Direktor Josef Saliger ebendortselbst zum Präsidenten, beziehungsweise Vizepräsidenten, und die Verwaltungsratsmitglieder Albert Kuhn und Friedrich Wilhelm Freiherr v. Verschner in das Exekutivkomitee in Salzburg gewählt. [E.-M.-Z. 36.679.]

Gurktalbahn. (Generalversammlung.) Am 23. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungspräsidenten, k. k. Oberbergrates Karl Ritter v. Hillinger und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs im k. k. Eisenbahnministerium Dr. Theobald Pollak die diesjährige (vierte) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gurktalbahn statt. Bei derselben waren 12 Aktionäre, bezw. von solchen Bevollmächtigte erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen zusammen 1055 Aktien der Gesellschaft mit 211 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Transporteinnahmen auf K 148.893·03 (gegen 1901 K 132.867·42), die verschiedenen Einnahmen auf K 331·48 (K 741·58) und die Fruktifikationszinsen auf K 276·99 (K 1775·14), sohin die Gesamteinnahmen auf K 149.501·50 (K 135.384·14) Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen K 78.024·48 (K 72.372·52), die sonstigen Auslagen K 6669·47 (K 5815·80), die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung K 4344·50 (K 4438·82), daher beliefen sich die Gesamtausgaben auf K 89.038·45 (K 82.627·14). Somit stand ein Jahresertrag von K 60.463·05 (K 52.757) zur Verfügung. Da der Obligationendienst K 55.286·97 (K 55.253·64) erforderte, erübrigte zur Teilrückzahlung auf die von den seitens der k. k. Staatsverwaltung erhaltenen Vorschüssen aufgelaufenen vierprozentigen Zinsen ein Betrag von K 5176·08, während im Vorjahre noch ein Betrag von K 2496·64 aus dem Titel der Staatsgarantie in Anspruch genommen werden musste. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. In der nach Schluss der Generalversammlung stattgefundenen Verwaltungsratssitzung wurden die Herren k. k. Oberbergrat Karl Ritter v. Hillinger und k. k. Forstrat Karl Hiltl einstimmig zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 29.422.]

Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów. (Generalversammlung.) Am 30. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates k. k. Regierungsrates Dr. Siegfried Werner und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Ministerialsekretärs im Eisenbahnministerium Alfred Ressig die diesjährige dritte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów statt. An derselben nahmen sieben Aktionäre, bezw. von solchen Bevollmächtigte teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 3961 Aktien der Gesellschaft mit 792 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1902 die Transporteinnahmen K 101.537·93 (gegen 1901 K 100.353·07), die verschiedenen Einnahmen K 2166·22 (K 2150·06), die Fruktifikationszinsen K 1294·30 (K 4262·58), daher die Summe der Einnahmen K 104.998·45 (106.765·71). Es beliefen sich ferner die eigentlichen Betriebsausgaben auf K 67.810·53 (K 70.901·38), die sonstigen Auslagen auf K 7021·31 (K 8702·90), die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung auf K 5194·37 (K 5095·24), daher die Summe der Ausgaben auf K 80.026·21 (K 84.699·52); der verfügbare Jahresertrag stellte sich sonach auf K 24.972·24 (K 22.066·19). Der Annuitätendienst erforderte insgesamt K 67.300, so dass das Erfordernis aus dem Titel der Staats-

garantie K 42.327·76 betrug (gegen 1901 K 44.968·48 aus dem Titel der Betriebskostenstundung). Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In den gesellschaftlichen Verwaltungsrat wurden wiedergewählt die Herren Handelskammerrat Moritz Dattner, Grossindustrieller, Hugo Herzfelder, kaiserl. Rat Otto Huber, k. k. Regierungsrat Dr. Viktor Hasenöhrl, Grossindustrieller Johann Kohn, Ingenieur und em. Inspektor der k. k. General-Direktion der österr. Staatsbahnen in Wien Alois Wondruschka und k. k. Regierungsrat und Generalsekretär des k. k. priv. österr. Kreditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien Dr. Siegfried Werner. In den Revisionsausschuss wurden die Herren Alexander Herzka und Franz Roch als Mitglieder und Hans Winkler als Ersatzmann entsendet.
[E.-M.-Z. 27.397.]

Lokalbahn Lambach - Haag. (Generalversammlung.) Am 14. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Vizepräsidenten Landesausschussbeisitzers Ignaz Huber und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs im k. k. Eisenbahnministerium Dr. Paul Hopfgartner die erste ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Lambach-Haag statt. Zu derselben waren sechs Aktionäre, beziehungsweise von solchen Bevollmächtigte erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 525 Aktien der Gesellschaft mit 105 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im ersten Geschäftsjahre, das ist vom 13. April 1901 bis zum 31. Dezember 1902, die Betriebseinnahmen K 99.550·35, die verschiedenen Einnahmen K 644·10, daher die Gesamteinnahmen K 100.194·45. Es stellten sich ferner die eigentlichen Betriebsausgaben auf K 75.863·51, die sonstigen Auslagen auf K 24.472·86, die Zinsen für beschaffte Gelder auf K 256·46, endlich die Kosten für die gesellschaftliche Verwaltung auf K 3021·78, so dass sich die Gesamtausgaben auf K 103.614·61 beliefen. Es ergab sich sonach ein Betriebsnettoabgang von K 3420·16. Da der Annuitätendienst K 65.941·87 erforderte, betrug das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie K 69.362·03. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigend zur Kenntnis genommen und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In der nach Schluss der Generalversammlung stattgefundenen Sitzung des Verwaltungsrates wurden Herr Hans Kargl, k. k. Ministerialrat i. P., zum Präsidenten und der bisherige Vizepräsident Herr Landesausschussbeisitzer Ignaz Huber zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrates gewählt.
[E.-M.-Z. 24.366.]

Ostgalizische Lokalbahnen. (Generalversammlung.) Am 20. Juni fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Vizepräsidenten Adam Grafen Gołuchowski und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Johann Adam v. Czeżowski die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ostgalizischen Lokalbahnen statt. Bei derselben waren 13 Stimmberechtigte erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 8170 Prioritäts- und Stammaktien mit 813 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 1,184.101·47 (+ K 135.898), die Betriebsausgaben auf K 891.790·05 (— K 136.213), der Betriebsüberschuss sohin auf K 292.311·42 (+ K 272.112). Die Fruktifikationszinsen und sonstigen Einnahmen ergaben K 9851·94 (— K 14.722). Einschliesslich der Entnahme aus dem Obligationen-Tilgungskonto per K 4988 resultierte ein Jahresertrag von K 307.151·36. Da der Dienst der Prioritätsobligationen und Prioritätsaktien K 854.400, ferner die sozietären Auslagen K 37.859·53 (+ K 4097) und die Bankprovisionen K 1590·04 erforderten, der obige Jahresertrag zur Bedeckung dieser Erfordernisse per zusammen K 893.849·57 nicht hinreichte, wurde die staatliche Reinertragsgarantie für einen Betrag von K 586.698·21 (— K 252.743) in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Eine Dividende an die Stammaktien kam mangels eines Reinerträgnisses nicht zur Verteilung. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Julius Graf Korytowski, Georg Graf Dunin Borkowski und Stanislaus Ritter v. Kułakowski wurden wiedergewählt. Nach der Wahl des Revisionsausschusses beschloss die Versammlung, dass die Verwaltungsratsmitglieder pro 1903 wie im Vorjahre Anwesenheitsmarken für die Teilnahme an den Plenarsitzungen per je K 20 und die gesellschaftlichen Firmatoren und der geschäftsführende Beamte als Entlohnung für ihre Mühewaltung zusammen ein Pauschale von K 4000 vom 1. Jänner 1903 für die weiteren drei Jahre, d. i. bis Ende 1905, erhalten sollen. Ferner ermächtigte die Generalversammlung den Verwaltungsrat zur Vornahme vorbereitender Vorkehrungen zwecks Verwirklichung des Projektes der Verlängerung des gesellschaftlichen Bahnnetzes von Iwanie puste bis Okopy mit der Aufforderung zur Berichterstattung in der nächsten Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsratssitzung wurden Graf Ladislaus Bawarowski und Graf Adam Gołuchowski neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten erwählt.
[E.-M.-Z. 35.650.]

Welser Lokalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. Mai 1903 fand in Wels unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Dr. Johann Schauer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Ferdinand Rippelly die diesjährige (15.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Welser Lokalbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 15 Aktionäre erschienen welche ein Gesamtaktienkapital von K 3,175.400 mit 15.877 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 397.314·03, die Betriebsausgaben auf K 218.529·86, so dass ein Betriebsertrag von K 178.784·17 resultierte. Der zur Verfügung der Generalversammlung stehende Reinertrag bezifferte sich mit K 62.299·57. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Aus dem Reinertrage wurden K 814·18 dem Reservefonds zugeführt, K 54.766·50 zur Verteilung einer 1½prozentigen Dividende, bezw. gleich hoher Zinsen an das eingezahlte Aktienkapital von K 3,651.100 verwendet und der Rest von K 6718·89 auf neue Rechnung vorgetragen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Leopold Gruber, Dr. Johann Schauer und Josef Seitz, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 25.072.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXX. Stückes.) Das am 17. August 1903 herausgegebene CXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1272: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 12. August 1903, Z. 106.683, betreffend Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

— (Inhalt des CXXI. Stückes.) Das am 18. August herausgegebene CXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1273: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 14. August 1903, Z. 36.634, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Galizien und der Bukowina.

— (Inhalt des CXXII. Stückes.) Das am 20. August herausgegebene CXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1274: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. August 1903, Z. 37.279, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 1275: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. August 1903, Z. 176.410, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des CXXIII. Stückes.) Das am 21. August herausgegebene CXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1276: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 20. August 1903, Z. 83.242, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXIV. Stückes.) Das am 22. August herausgegebene CXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1277: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. August 1903, Z. 37.185, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Rann in Steiermark.

Nr. 1278: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. August 1903, Z. 37.706, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Kroatien-Slavonien.

Nr. 1279: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 20. August 1903, Z. 20.773, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXV. Stückes.) Das am 24. August herausgegebene CXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1280: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 20. August 1903, Z. 16.947, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1281: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 21. August 1903, Z. 37.929, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXVI. Stückes.) Das am 25. August herausgegebene CXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1282: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. August 1903, Z. 37.704, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 1283: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. Juli 1903, Z. 28.879, betreffend die Einfuhr von Schweineschmalz ohne Gesundheitsattest.

Nr. 1284: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 21. August 1903, Z. 18.012/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1285: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. August 1903, Z. 180.086, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1286: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 21. August 1903, Z. 13.079, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXVII. Stückes.) Das am 26. August herausgegebene CXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1287: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 20. August 1903, Z. 42.311, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXVIII. Stückes.) Das am 27. August herausgegebene CXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1288: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 22. August 1903, Z. 23.855, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1289: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 22. August 1903, Z. 16.162, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1290: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 21. August 1903, Z. 22.749, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 3. August für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommene 6·31 km lange schmalspurige Strecke Nebitzschen—Kroptewitz, sowie der am gleichen Tage in Betrieb genommene — durch Verlegung der Geleise zwischen Mügeln b. Oschatz und Lüttnitz entstandene — schmalspurige Streckenteil von 0·35 km der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehende 18·782 km lange Lokalbahnstrecke Kaaden-Brunnersdorf—Willomitz, welche am 1. August dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Literatur.

Vorschriften für das Entwerfen der Brücken mit eisernem Ueberbau auf den Preussischen Staatseisenbahnen. Hierzu 5 Textabbildungen. Eingeführt durch Erlass vom 1. Mai 1903 — I D 3216. Mit einem Anhange, enthaltend Hilfswerte zur wesentlichen Vereinfachung und Erleichterung der Berechnung von F. Dircksen. Hierzu 3 Abbildungen. Berlin, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. 1903. Preis Mk. 1·—.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufnahme der Station „Kaschitz" in die Anhangsposten Nr. 173 und 174 des Tarif-Heftes 1.

Bis zur Durchführung im Tarifwege finden die im I. Anhange des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1, Neuauflage vom 1. Juli 1903, unter Post Nr. 173 und 174, für Thon, Chamotte etc. enthaltenen Frachtbegünstigungen auch auf einschlägige Transporte im Verkehre mit der Station Kaschitz Anwendung.

Wien, am 28. August 1903. [864]

K. k. österreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Kaaden-Willomitz gelangen direkte Fahrkarten II. und III. Klasse von Kaaden nach Eger, Falkenau a. E., Karlsbad B.E.B., Komotau, Saaz und Prag St.E.G. zur Einführung.

Wien, am 31. August 1903. [865]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Modifizierung des Anhanges zum Lokalgütertarife.

In dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Anhange zum Lokalgütertarife der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn werden die in der 9. Rubrik unter *) enthaltenen Bedingungen der sub Pos. 19 für Mehl und andere Mahlprodukte enthalten Frachtbegünstigung auf nachfolgende Weise abgeändert:

„*) Der von Kassa lautende Frachtsatz wird gegen Einsendung der auf die reklamierende Partei als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe, der von Nagy-Sáros lautende Frachtsatz hingegen gegen Einsendung der auf die reklamierende Partei als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplikate oder Aufgabs-Rezepisse im Rückvergütungswege angewendet. Die bezüglichen Frachtdokumente sind spätestens bis zum 31. März des folgenden Jahres einzusenden."

Budapest, am 31. August 1903. [866]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung von Rückfahrkarten.

Mit 15. September 1903 gelangen Rückfahrkarten für alle Züge zwischen Marienbad und Franzensbad über Eger zum Preise von K 10·92 I. Klasse, K 6·82 II. Klasse und K 3·79 III. Klasse zur Einführung.

Wien, am 31. August 1903. [867]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Auflassung der besonderen Tarifbestimmungen für die Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof.

Mit dem Tage der Aufnahme des Normalspurbetriebes auf der Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof treten die im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—VII, unter Punkt 4 (Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof), enthaltenen Bestimmungen ausser Kraft. Die Durchführung im Tarifwege wird gelegentlich der Hinausgabe des nächsten Nachtrages zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, erfolgen.

Wien, am 29. August 1903. [868]

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Aenderung der Tarifbestimmungen für Möbelwagen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, wird für Möbelwagen (auch ohne Räder oder auf Rollen [Möbelkoffer]) auf Strecken der am Gütertarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen beteiligten Verwaltungen die Fracht in nachstehender Weise berechnet, und zwar:

1. Für Möbelwagen bis 7 m Länge

a) bei Aufgabe als Eilgut:
ohne Rücksicht darauf, ob der Möbelwagen beladen ist oder nicht, nach den Sätzen für gewöhnliches Eilgut für das wirkliche Gewicht, mindestens für 1500 kg pro Möbelwagen;

b) bei Aufgabe als Frachtgut:

α) für unbeladene Möbelwagen (einschliesslich der in den Wagen enthaltenen, zur Konservierung und Befestigung der Ladung dienenden Utensilien) nach Klasse C für das wirkliche Gewicht, mindestens für 2500 kg pro Möbelwagen;

β) für beladene Möbelwagen nach der für das aufgeladene Gut massgebenden Frachtgutklasse, mindestens für 5000 kg pro Möbelwagen.

2. Für Möbelwagen über 7 m Länge, leer oder beladen, die Fracht nach Massgabe der Bestimmungen unter Ziffer 1 mit einem 10prozentigen Zuschlage, ohne Einhebung einer Schutzwagengebühr.

Anmerkung. Für die Ermittlung der Längendimension der Möbelwagen ist die Entfernung zwischen jenen Punkten massgebend, welche in der Richtung der Längsachse am weitestens von einander abstehen.

Mit Beginn der Gültigkeit dieser Kundmachung treten die Bestimmungen des Abschnittes C—VI der Abteilung B des Gütertarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen hinsichtlich der Möbelwagen (auch ohne Räder oder auf Rollen [Möbelkoffer]) ausser Kraft.

Wien, am 31. August 1903. [869]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

30. August. In der Strecke Meistersdorf—Wolfersdorf der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau wurde wegen Dammrutschung der Gesamtverkehr auf circa zwei Tage eingestellt.

Ungtalbahn.

1. September. In der Strecke Dubrinics—Kisberezna wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen. — Der Personenverkehr wird auch weiterhin durch Umsteigen vermittelt.

Zweite grosse allgemeine Geflügelausstellung in Troppau. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und Tiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 15. bis 17. August 1903 in Troppau stattgehabten Zweiten grossen allgemeinen Geflügelausstellung wurde die Verfügung getroffen, dass für die Beförderung der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausstellung von Feuerwehrgerätschaften in Prag. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 10. bis 22. August 1903 in Prag stattgehabten Ausstellung von Feuerwehrgerätschaften wurde die Verfügung getroffen, dass für die Beförderung der hierzu bestimmten Gegenstände auf jenen österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, gilt, die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt C IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausland.

Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft II E, vom 1. September 1900. — Teil II, Heft II G, vom 1. Jänner 1899. (Aenderung.) Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes Nr. 11 (Petroleum und Naphtha) in obbezeichneten Tarifheften erhält mit 1. September 1903 folgende geänderte Fassung:

„Petroleum, sowie Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)".

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Mai 1900. (Ermässigung von Frachtsätzen.) Ab 1. August 1903 ermässigten sich die Frachtsätze für die bayerischen Lokal- und Vizinalbahnstationen Alling, Bruckdorf, Gossholz, Lindenberg und Scheidegg um folgende Beträge:

Im Verkehre mit:	Eilgut	Stückgut	Wagenladungen
	für 100 kg		
a) Basel und Schaffhausen . .	0·14 Frcs.	0·12 Frcs.	0·07 Frcs.
b) Konstanz und Singen . . .	0·12 Mk.	0·10 Mk.	0·06 Mk.

Die auf Seite 128—131 für Alling und Bruckdorf unter Ziffer 2 vorgesehenen Frachtsätze des Spezialtarifes III sind samt den darauf bezughabenden Fussnoten zu streichen.

Russischer Petroleum- etc. Verkehr. (Exportverkehr.) Mit Gültigkeit vom 9./22. August a/n. St. 1903 wurden für die Beförderung von Petroleum, gemischt mit schwerem Ligroin (sogenanntes Fotol), bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen von Baku nebst Zweiglinien Kjasumowskaja, Ssewernaja beregowaja, Juschnaja beregowaja und Neftjanaja pristan, sowie von Ssurachany der transkaukasischen Eisenbahnen nach Batum towarnyj und pristan zur Weiterverfrachtung ins Ausland 15·30 Kop. für 1 Pud berechnet. Die Nebengebühren sind in diesem Frachtsatze nicht inbegriffen und gelangen nach den allgemeinen Normen des Nebengebührentarifes der russischen Eisenbahnen zur Einhebung.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Stein- und Braunkohlen etc.)

1. Der mit Gültigkeit vom 15. August 1903 eingeführte Ausnahmetarif für Stein- und Braunkohlen von den Wasserumschlagplätzen der Badischen Staatsbahnen und des Direktionsbezirkes Mainz wurde mit sofortiger Gültigkeit auf den unbeschränkten Verkehr der Stationen Mannheim, Rheindürkheim und Worms und ferner auf den Verkehr von den Stationen Mainz, Gustavsburg, Gernsheim, Rheindürkheim, Mannheim Neckarvorstadt und Worms nach Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen und von Ludwigshafen und Ludwigshafen Giuliniwerk nach Stationen des Direktionsbezirkes Mainz auf Entfernungen bis zu 100 km ausgedehnt.

2. Die ermässigte Frachtberechnung für Langholz und Langeisen auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahnen, die Pfälzischen Eisenbahnen mit Basel und den bisher noch ausgeschlossenen gewesenen Stationen der Reichseisenbahnen ausgedehnt.

Berlin-Stettin-Nordostdeutscher und Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. (Einführung ermässigter Frachtsätze für diverse Artikel.) Im Uebergangsverkehre mit den Ost- und Westhavelländischen Kreisbahnen (Kleinbahnen) kamen widerruflich mit Gültigkeit vom 15. August 1903 ab bei Beförderung von:

a) Düngemitteln, wie in den Ausnahmetarifen 2—4 genannt;
b) Erden, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffen, Holz, Torfstreu und Torfmull, wie im Ausnahmetarife 2 genannt;
c) Wegebaustoffen, wie im Ausnahmetarife 5 genannt,

in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg, die um Mk. —·02 für 100 kg ermässigten Frachtsätze der Staatsbahnstationen Nauen und Neugarten — je nach dem Uebergange der Sendungen — zur Anwendung. Die für einzelne der vorgenannten Artikel bei ihrer Beförderung zu Ausnahmefrachtsätzen bestehenden besonderen Anwendungsbedingungen kommen auch für den Uebergangsverkehr mit den Kleinbahnen zur Anwendung.

Der derzeit geltende Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit den Osthavelländischen Kreisbahnen wurde von dem gleichen Tage ab aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Reexpeditionstarif für Flachs u. s. w. von Königsberg i. Pr. und Elbing nach deutschen und niederländischen Stationen. (Tarifnachtrag I.) Am 1. September 1903 tritt zu diesem Tarife der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält unter anderem Frachtsätze für einige neu einbezogene Stationen und anderweite teilweise erhöhte Frachtsätze nach den Dresdener Bahnhöfen. Die Tariferhöhungen gelten erst vom 1. Oktober 1903.

Druckstücke des Nachtrages sind vom 25. August 1903 ab durch Vermittlung der beteiligten Verbandsstationen zum Preise von 5 Pfg. zu beziehen. Bis dahin erteilt die kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg auf Verlangen über einzelne Frachtsätze Auskunft.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die in den Heften B 3 und C des Verbandstarifes neben den Frachtsätzen des neueren Ausnahmetarifes 14 noch bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 22 für Zucker zur Ausfuhr im Verkehre von Friedberg (Hessen), Hattersheim, Hünfeld und Stockheim (Oberhessen) nach Basel und von Gross-Gerau nach Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut werden am 1. Oktober 1903 aufgehoben.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1897. (Nachtrag VIII.) Mit Wirksamkeit vom 15. August 1903 gelangte der Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe enthält neben sonstigen Ergänzungen und Berichtigungen:

I. Leitungswege und Entfernungen für Beningen, Station der Reichseisenbahnen, und für Glan-Münchweiler, Station der Pfälzischen Eisenbahnen.

II. Leitungswege und Entfernungen für die neu aufgenommenen bayerischen Stationen Burgweinting, Etzenricht, Heising, Kühnham, Milbertshofen, München-Giesing, München-Schwabing, Neuses b. Kronach und Seulbitz, sowie ermässigte Entfernungen für die bayerischen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg.

(Notiz: Auf dem Titelblatte des Nachtrages ist der Stationsname Kunham in Kühnham abzuändern.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller a)	Heller b)	Heller a)	Heller b)	Heller a)	Heller b)			
1938	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Wolframs-Teltsch-Zlabings und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art, sowie Schotter der Pos. S—55/a	I. Battelau	a) Prag (St.B.), Višehrad, Smichow oder Hrabovka transit b) Wien II (K.F.J.B.), Heiligenstadt oder Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen | das Ladegewicht des verwendeten Wagens Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	—	62	—	56	—	6	Im Kartierungswege		In dieser Publikation ist die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. Dezember 1902 enthaltene Publikation, fortlaufende Nummer 3653, einbezogen; es tritt daher die letztere Publikation hiermit ausser Kraft
				II. Wolframs-Cejl					—	64	—	56	—	8			
			Steine mit geradlinigen Flächen (einschliesslich Steinplatten), roh behauen, Grenz- und Mühlsteine aus der Pos. S—55/b der Güterklassifikation	I.					70	92	50	67	20	25			
				II.					—	94	--	62	—	32			
			Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus der Pos. S—55/b der Güterklassifikation	I.					62	78	50	66	12	12			
				II.					—	79	—	62	—	17			
			Steine, einfach glatt behauen, ferner gesägte, polierte oder geschliffene Platten, sämtliche unverpackt oder bloss in Schutzrahmen, der Pos. S—55/c	I.					103	145	60	104	43	41			
				II.					—	149	—	97	—	52			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller		Heller		Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1939	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Modřan-Čerčan mit Abzweigung Mechenitz-Dobřiš	a) Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter der Pos. 8—55/a b) Pflastersteine aus Pos. 8—55/b der Güterklassifikation	Čerčan-Pišely	Prag (St.B.) Vyšehrad Smichow Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	17	28	10	17	7	11	Im Kartierungswege		
					Nusle-Vršovic				14	23	9	14	5	9			
					Hostivař				14	—	9	—	5	—			
					Ouřinowes				12	19	9	12	3	7			
					Říčan				12	19	9	12	3	7			
					Strančic				10	15	9	11	1	4			
					Beneschau				—	12	—	10	—	2			
					Sudoměřic-Nemyšl				17	28	13	21	4	7			
					Tabor				21	34	13	21	8	13			
					Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Nussdorf				—	81	—	66	—	15			
				Strančic	Prag (St.B.)				—	19	—	17	—	2			
				Požár	Prag (St.B.) Vyšehrad Smichow Hrabovka transit				30	41	18	29	12	12			
				Krhanitz					28	40	18	29	10	11			
				Poříč a. d. Sazawa					24	35	17	25	7	10			
				Požár	Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Nussdorf				79	83	69	78	10	5			
									I.	II.	I.	II.	I.	II.			
			I. Steine der Tarifklasse C II. Steine der Tarifklasse B	Požár	Prag (St.B.) Vyšehrad Smichow Hrabovka transit	10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			46	56	41	46	5	10			
					Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Nussdorf				112	121	103	113	9	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
1940	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Triest-Parenzo	Frachtgüter der 1. Stückgutklasse 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse	Triest-St. Andrae loko und transit	Dekani Capodistria	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Heller 1.: 36 | 2.: 30 40*) | 36*)	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Bei Sendungen Triest-St. Andrae t r a n s i t inklusive Umladegebühr
			Frachtgüter der 1. Stückgutklasse 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse 3. ermässigten Wagenladungsklasse a		Isola Buje					1. | 2. u. 3. 40*) | 36*) 110 | 70				
			Frachtgüter der 1. Stückgutklasse 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse 3. ermässigten Wagenladungsklasse a 4. ermässigten Wagenladungsklasse b	oder umgekehrt	Grisignana Bagni-St. Stefano Levade Montona Visinada S. Domenica Visignano Parenzo					1. | 2., 3., 4. 110 | 70 110 | 70 126 | 90 126 | 90 126 | 90 126 | 90 126 | 90				
1941	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Kieferschwellen	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Lemberg Frachtenbahnhof	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen an das k. und k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment adressiert sein	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	30% (dreissig Prozent) Nachlass von den ungekürzten, im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt C, unter Ziffer IV enthaltenen Frachtsätzen des Spezialtarifes 2 der Gebührenberechnungs-Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1942	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art der Pos. H—15 b	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 242		Im Kartierungswege		
					Gorlice					352				
					Iwonicz					373				
					Mościska					398				
					Saybusch-Żywiec					251				
					Trzcinica					357				
					Valeputna					618				
1943	k. k. österr. Staatsbahnen	Mährischen Westbahn	Bruchsteine und Schotter	Džbell-Jessenetz	Triebitz transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller 20	Heller 17	Heller 3	Im Kartierungswege		
				Kornitz	Čellechowitz				18	15	3			
					Prossnitz Lokalbahn				19	16	3			
					Prossnitz K.F.N.B.				19	16	3			
1944	Böhmischen Kommercialbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Rokycan	Miröschau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	18 Heller	14 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1945	k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Oelfrüchte der Pos. O—5, Oelsaaten der Pos. O—7, Samen der Pos. S—9 und Düngemittel der Pos. D—13 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I B vom Jänner 1902	Reexpeditionsbefugnis für das Lagermagazin der Firma Bank rolniczy (Landwirtschaftliche Bank) in der Station Lemberg		Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief laut Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil 2, Heft 2, vom 1. Juli 1903, Abschnitt A - VIII, Punkt 2	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904					Im Rückvergütungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller inkl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	*)				
1946	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Bohnen (Fisolen)	Biała czortkowska	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Triest oder Fiume via Gibraltar oder nach Hafenplätzen des Mittelmeeres (einschliesslich des Tyrrhenischen, Jonischen, Aegäischen und Marmara-Meeres) oder nach Echellen des Schwarzen Meeres zur Verschiffung gelangen	bis Ende August 1904	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	409	363	46	Nach Massgabe der sinngemäss anzuwendenden „Speziellen Bestimmungen" auf den Seiten 59—61, bezw. 63—65 des Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 59—61, bezw. 63—65 des Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
				Buczacz					393	356	37			
				Chodorów					374	324	50			
				Czernowitz					403	364	39			
				Czortków					409	364	45			
				Hadikfalva					432	376	56			
				Halicz					376	333	43			
				Hatna					441	380	61			
				Hliboka					417	371	46			
				Husiatyn					429	373	56			
				Itzkany					445	382	63			
				Kolomea					359	350	9			
				Kopyczyńce					421	369	52			
				Monasterzyska					385	351	34			
				Sniatyn-Zalucze					383	357	26			
				Stanislau					361	339	22			
				Wignanka					413	366	47			
				Zabłotów					371	354	17			
				Zuczka					398	364	34			
									Bestehen keine direkten Frachtsätze	*)				
				Bóbrka-Chlebowice						318				
				Bortniki						325				
				Borynicze						321				
				Bukaczowce						328				
				Bursztyn-Demyanów						331				
				Czerepkoutz						372				
				Jezupol						336				
				Markowce						341				
				Sędziszów						375				
				Tłumacz-Palahicze						343				
				Tyśmienica						341				
				Wybranowka						320				

*) Ausser den oben ausgewiesenen Frachtsätzen wird bei Auflieferung eines **Minimalquantums von mindestens 3000 Tonnen** (zu 1000 kg), während der Begünstigungsdauer (nach Triest und Fiume zusammen genommen), ein weiterer Nachlass von 20 Heller pro 100 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf reklamierende Firma lautenden Original-Bahnfrachtbriefe und eventuell der bezüglich des Bestimmungsnachweises bedungenen Zertifikate gewährt. Die bezüglichen Dokumente müssen längstens bis Ende Oktober 1904 in Vorlage gebracht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1947	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Rückstände der amtlichen Krätzaufbereitung	Wien I (K.E.B.)	Brixlegg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	125 Heller		Im Kartierungswege		
1948	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Weintrauben	Pécs	Wien St.E.G. " K.F.N.B. " Südbahnhof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Eilgut und Aufrechthaltung der allgemein gültigen einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Kartierungsfrachtsätze, gültig vom 1. März 1903	521 Heller	416 Heller	105 Heller	Im Kartierungswege		
1949	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Güter aller Art (ausgenommen sperrige Güter)	Reichenberg A.T.E. und S.N.D.V.B.	Peri trs. Pontebba trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür; jene ad b) gelten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen und auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-italienischen Güterverkehr	Bestehen keine direkten Frachtsätze	**Franken** a) 7·12 b) 6·42 a) 7·38 b) 6·84		Kartierung		Hierdurch wird die im Verordnungs-Blatt Nr. 83 vom 23. Juli 1903 unter fortlaufender Nummer 1722 enthaltene Verlautbarung gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1950	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	**Pflaster-, Saum- und Bordsteine, auch Pflasterplatten aus Stein**	**Hořic B.K.B.**	**Karlsbad B.E.B.**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.** **Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Teil II, Heft 4, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes**	142	123	19	**Im Kartierungswege**		
				Wostroměř Oe.N.W.B.					140	123	17			
			Steine der Position S—55/b der Güterklassifikation im Tarife, Teil I (exklusive Pflaster-, Saum- und Bordsteine, sowie Pflasterplatten)	**Hořic B.K.B.**		**Aufladen obliegt dem Absender**			142	133	9			
				Wostroměř Oe.N.W.B.					140	128	12			
1951	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Ziegel der Pos. Z—1 der Güterklassifikation**	**Libschitz**	**Olmütz St.E.G. transit**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarif**	**81 Heller**	**76 Heller**	**5 Heller**	**Im Kartierungswege**		
1952	**Oesterr. Nordwestbahn**		**Maschinen und Maschinenteile, eiserne, der Klasse A**	**Zdiretz-Kreuzberg**	**Wien Oe.N.W.B.**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903**	**Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn, gültig vom 1. Jänner 1898**	**a) 194 Heller b) 194 Heller**	**a) 172 Heller b) 154 Heller**	**a) 22 Heller b) 40 Heller**	**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1953	**k. k. Staatsbahn-Direktion Linz**		Getreide aller Art in Wagenladungen	Linz Umschlagsplatz	allen Stationen	Das Getreide muss per Donau ankommen und in die Eisenbahnwagen durch Arbeitskräfte der Partei umgeladen werden. Zur Verwiegung sind Arbeitskräfte und Wiegemittel der Partei zu verwenden	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Wägegeld je nach der Tarifwährung	2·00 Heller 1·70 Pfennig 2·10 Centimes	1·00 Heller 0·85 Pfennig 1·05 Centimes	1·00 Heller 0·85 Pfennig 1·05 Centimes	Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
36	Nr. 119 vom 18. Oktober 1902	2042	K. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenitz-Dobřiš	a) Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter der Pos. S—55 a b) Pflastersteine aus der Pos. S—55 b der Güterklassifikation	Čerčan-Pišely	Stationen der Strecken Tabor—Smichow und Nusle-Vršovic — Hrabovka transit, ferner nach Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf	15. Oktober 1903, insoweit die in der vorliegenden Nummer des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt veröffentlichten Frachtsätze sich höher stellen, sonst aber mit dem Inkrafttreten der letzteren	
						Strančic **Požár** **Krhanitz und** **Poříč a. d. Sazawa**	Prag (St.B.), bezw. Nusle-Vršovic etc.		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 100 vom 1. September 1903	1930	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Porzellan-Isolatoren	Merkelsgrün (Station der Lokalbahn Karlsbad [Dallwitz]-Merkelsgrün)	Triest	In Rubrik 7 hat der Gültigkeitsbeginn der nebenbezeichneten Begünstigung statt: „vom 5. September 1903“ richtig zu lauten: „vom 15. September 1903“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 102. **Wien, 5. September 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Uebersicht des Baufortschrittes der im ersten Semester 1903 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen.

Nach der im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 26. Februar 1903 veröffentlichten, das zweite Semester 1902 betreffenden Uebersicht verblieben mit Ende des zweiten Semesters 1902 an Bahnen oder Teilstrecken solcher 585 km in Bau. Die Baulänge erhöht sich durch Einbeziehung der im Zuge der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest in Ausführung befindlichen vier grossen Alpentunnels (Tauern-, Karawanken-, Wocheiner und Bosruck-Tunnel) samt anschliessenden offenen Bahnstrecken um rund 35 km, hat daher Ende des Jahres 1902 tatsächlich rund 620 km betragen.

Im ersten Semester 1903 sind nachstehende Bahnstrecken hinzugekommen, und zwar:

I. Hauptbahnen.

	Kilometer
1. die Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter der Wocheiner Bahn	58
2. die Pyhrnbahn: Klaus-Steyrling—Selztal (ausschliesslich des Bosrucktunnels)	37
3. das dritte Geleise in der Strecke Beraun—Königshof der Linie Prag—Pilsen	3
4. Rakonitz-Laun	45

II. Lokal- (auch Klein-) Bahnen.

	Kilometer
5. Neumarkt-Suchahora	21
6. Przeworsk-Bachorz (Dynów)	44
7. Wiener elektrische Strassenbahnen	6
8. die Adhäsionsstrecke der Mendelbahn	2
9. Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze	35
10. Lambach-Vorchdorf	11
11. Janów—Jaworów	31
12. Poln.-Ostrau—Hruschau	4
13. Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel	6

	Kilometer
Hiernach ergibt sich die Summe der Längen der im ersten Semester 1903 zugewachsenen Baustrecken mit	303
Nach Hinzurechnung der zu Ende des zweiten Semesters 1902 verbliebenen Baustrecken von	620
standen somit im ersten Semester 1903 rund	923

Bahnlinien und zweite (bezw. dritte) Geleise in Ausführung.

Im ersten Semester 1903 wurden von diesen Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

I. Hauptbahnen.

	Kilometer
Das zweite Geleise in der Strecke Ziersdorf—Limberg-Maissau der Linie Wien—Eger	9

II. Lokal- (auch Klein-) Bahnen.

	Kilometer
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27
Tábor-Bechyn	24
die Teilstrecke Steinbach—Gross-Gerungs der Linie Gmünd—Gross-Gerungs	20
Stammersdorf-Auersthal	22
Wiener elektrische Strassenbahnen	5
Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung	1

	Kilometer
Die Summe der Längen der im ersten Semester 1903 eröffneten Bahnlinien und Strecken beträgt daher rund	108
Demnach verbleiben von den im zweiten Semester 1903 in Bau gestandenen Bahnen und zweiten, bezw. dritten Geleisen in der ausgewiesenen Länge von	923
nach Abrechnung der eröffneten Baustrecken von	108
mit Ende des ersten Semesters 1903 noch rund	815

Bahnen im Bau.

Hievon entfallen;

I. Auf Hauptbahnen.

	Kilometer
Lemberg-Sambor-ungarische Grenze	169
Der Tauerntunnel und die Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Gastein der Tauernbahn	38
Der Karawanken- und Wocheiner Tunnel mit den anschliessenden offenen Bahnstrecken	20
Die Teilstrecke Podbrdo — Görz — St. Peter der Wocheiner Bahn	58
Die Pyhrnbahn: Klaus-Steyrling—Selzthal	43
Das zweite Geleise in der Strecke Limberg-Maissau—Sigmundsherberg der Linie Wien—Eger	18
Das zweite Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz der Linie Pilsen—Dux	17
Das zweite Geleise in der Strecke Königshof—Zditz und das dritte Geleise in der Strecke Beraun—Königshof der Linie Prag—Pilsen	11
Das zweite Geleise in der Strecke Čerčan—Ričan der Linie Gmünd—Prag	21
Rakonitz-Laun	45
Das zweite Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa — Satkau - Teschnitz der Linie Prag—Komotau	9

II. Auf Lokal- (auch Klein-) Bahnen.

	Kilometer
Spalato—Sinj	40
Jičin—Turnau	30
Neumarkt-Suchahora	21
Kaaden-Willomitz	20
Světla-Ledeč-Káčov	47
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22
Schweissing-Haid	15
Gänserndorf-Gaunersdorf	23
Verlängerung der Linie Piła—Jaworzno in die Stadt Jaworzno	4
Przeworsk-Bachorz (Dynów)	44
Wiener elektrische Strassenbahnen	9
Mendelbahn	4
Grobelno — Rohitsch-Sauerbrunn — Landesgrenze	35
Lambach-Vorchdorf	11
Janów-Jaworów	31
Poln.-Ostrau — Hruschau	4
Nixdorf—Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel	6

Die Gesamtlänge der zu Ende des ersten Semesters 1903 im Bau verbliebenen Bahnlinien und Bahnstrecken beträgt mithin rund 815

Ausserdem stehen grössere Erweiterungsbauten in den Stationen Salzburg, Pilsen und Lemberg der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen, sowie die Umgestaltung der 27·5 km langen schmalspurigen Bahn Lambach-Gmunden in eine normalspurige in Ausführung.

Bei den im Zuge der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest (Tauern-, Karawanken-, Wocheiner und Pyhrn-Bahn) herzustellenden vier grossen Alpentunnels ist bis Ende des ersten Semesters 1903 der Sohlstollenvortrieb

	Meter
beim Tauerntunnel auf	1152
beim Karawankentunnel auf	3592
beim Wocheiner Tunnel auf	3939
und beim Bosrucktunnel auf	1777

Gesamtlänge, ferner die Ausmauerung der Ringe

	Meter
beim Tauerntunnel auf	110
beim Karawankentunnel auf	1835
beim Wocheiner Tunnel auf	2432
und beim Bosrucktunnel auf	223

Gesamtlänge durchgeführt worden.

Auf den zu Ende des ersten Semesters 1903 im Betriebe gestandenen Bahnen wurden die nachstehenden Stationen und Haltestellen eröffnet:

I. Auf Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen.

a) für den Personen- und Gepäcksverkehr: die Haltestellen Bruch der Linie Prag—Moldau, Brunnhäusl der Linie Bischofshofen—Selzthal, Budweis Linzervorstadt der Linie Budweis-Kleinreifling, Boboma Stadt der Linie Tarnów—Orlau, Lenzing der Linie Vöcklabruck—Kammer, Keblau der Linie Unterkralowitz—Wlaschim, Ottischnigberg der Linie Unterdrauburg — Wöllan, Bezegg, Bersbuch und Unterbach der Linie Bregenz—Bezau;

b) für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr die Haltestelle Schildberg der Linie Wien—Salzburg und die Haltestelle Drahobuditz der Linie Kolin—Čerčan.

II. Auf den im Privatbetriebe stehenden Privatbahnen.

a) für den Personen- und Gepäcksverkehr die Haltestelle Simmeringer Hauptstrasse der Linie Wien—Brünn und die Haltestelle Pardubitz der Linie Wien—Prag—Bodenbach;

b) für den Personenverkehr die Haltestelle Teschnitz-Gr. Tschernitz der Linie Prag (Bubna)—Komotau.

Ausserdem wurden in einer Reihe von Fällen sowohl auf den im Staatsbetriebe, als auch auf den im Privatbetriebe befindlichen Bahnen die Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Haltestellen erweitert.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Verlängerung der bestehenden städtischen Strassenbahnlinie „Währinger Gürtel — Sternwartestrasse—Gymnasiumstrasse — Hasenauerstrasse" durch die Hasenauerstrasse und Hochschulstrasse bis zur k. k. Hochschule für Bodenkultur; Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. September 1903 die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Verlängerungsstrecke durch die Hasenauerstrasse und Hochschulstrasse bis zur k. k. Hochschule für Bodenkultur der bestehenden Wiener städtischen Strassenbahnlinie vom Währinger Gürtel durch die Sternwartestrasse und Gymnasiumstrasse (Linie Nr. 6 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. 150) in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen, den Betriebskonsens für die gegenständliche Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 39.122.]

Normalspurige Lokalbahn Schweissing-Haid. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. August 1903 die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen be-

auftragt, rücksichtlich der normalspurigen Lokalbahn Schweissing-Haid in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 39.082.]

Normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Vorlage des neuen Variantenprojektes der Teilstrecke km 0 bis km 7·7/8: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung, einschliesslich der Enteignungsverhandlung; ferner Durchführung der Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der gleichen Teilstrecke des alten Projektes.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat hinsichtlich der Trassenführung in der Teilstrecke km 0 bis km 7·7/8 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn es als notwendig erachtet, die beiden vorliegenden Variantenprojekte dieser Teilstrecke, und zwar das alte Projekt mit der Linienführung über Leobendorf, sowie das neue Projekt mit der Linienführung über Stetten, der politischen Begehung unterziehen zu lassen. Es wurde somit unter einem das vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegte neue Variantenprojekt der Teilstrecke km 0 bis km 7·8 samt dem alten, bloss in der Teilstrecke km 7·8 bis zum Endpunkte begangenen Projekte an die k. k. Statthalterei in Wien mit dem Auftrage übermittelt, rücksichtlich des ersteren Projektes die Trassenrevision, Stationskommission und politische Begehung einschliesslich der Enteignungsverhandlung und hinsichtlich der gleichen Teilstrecke des alten Projektes die Stationskommission, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung durchzuführen. [E.-M.-Z. 33.107.]

Schmalspurige Lokalbahn Kirchberg an der Pielach-Mariazell. (Vorlage des Detailprojektes für die Teilstrecke von km 0·0 bis km 17·220 [Laubenbachmühle]: Anordnung der Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. August 1903 das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank vorgelegte Detailprojekt für die Teilstrecke in km 0·0 bis km 17·220 (Laubenbachmühle) der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg an der Pielach-Mariazell vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und unter Hinweis auf die Bestimmungen des Erlasses vom 18. August 1903, Z. 28.872, betreffend die Entscheidung über das Ergebnis der Trassenrevision für die obgedachte Bahnstrecke, prinzipiell genehmigt. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, die Stationskommission und anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlungen den Baukonsens für das ganze begangene Projekt, bezw. für einzelne Teilstrecken desselben im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Verwaltungsrat der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank ex commissione mit dem Vorbehalte zu erteilen, dass dieser Baukonsens erst nach Erteilung der Konzession in Kraft tritt und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 36.000.]

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. Direktionsbezirk Altona: Stationsnamenänderungen.) Die Schreibweise der Namen der an der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn gelegenen Stationen „Hamburg-Dammthor“ und „Hamburg-Klosterthor“ wurde — entsprechend der neuen Rechtschreibung — mit sofortiger Gültigkeit in „Hamburg-Dammtor“ und „Hamburg-Klostertor“ abgeändert. Gleichzeitig wurde die Benennung des an der Bahnstrecke Glöwen—Havelberg gelegenen Personenhaltepunktes „Toppeln“ in Uebereinstimmung mit der von der zuständigen Verwaltungsbehörde festgesetzten Ortsbenennung in „Toppel“ abgeändert.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Persia“ nach Kobè.) Dieser Dampfer ist am 25. Juni 1903 mit 14 Passagieren und 2726 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 514 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, nebst 3376 Stück Holz von Triest nach Kobè in der Reise Nr. 6 der Kobè-Linie (Reise Nr. 9 des Fahrplanes der Kobè-Linie) abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 27.166 kg (worunter 7620 kg Zucker) und 1922 Stück Holz, Samarang 3632 kg Papier, Soerabaya 5927 kg, Padang 608 kg, Suez 7051 kg (worunter 5300 kg Zucker), Gedda 20.488 kg (worunter 9340 kg Zucker), Aden 110.976 kg (worunter 61.955 kg Zucker) und 1094 Stück Holz, Hodeidah 41.624 kg (worunter 31.560 kg Zucker), Massaua 4284 kg, Djibonti 78 kg Papier, Bombay 288.571 kg (worunter 30.750 kg Zucker), Bagdad 417 kg, Bassorah 97.221 kg (worunter 66455 kg Zucker), Bushire 5940 kg Zündhölzchen, Bahrein 149 kg Glaswaren, Ahwaz 444 kg Manufakturwaren, Colombo 74.146 kg und 360 Stück Holz, Melbourne 33 kg Holzwaren, Adelaide 166 kg Esswaren, Calcutta 6108 kg, Penang 138.235 kg (worunter 40.800 kg Zucker), Penang or Singapore 1387 kg Esswaren, Singapore 289.839 kg, Batavia 13046 kg, Soerabaya 19.599 kg, Samarang 87.864 kg, Padang 416 kg Erdwachs, Palembang 780 kg Manufakturwaren, Macassar 2145 kg, Alehleh 458 kg Seife, Boeleleng 954 kg Manufakturwaren, Bangkok 10.574 kg, Saigon 3920 kg Papier, Shanghai 47.344 kg, Wladiwostok 1140 kg Möbel, Kian-Choo 79 kg Papier, Port Arthur 6223 kg (worunter 3084 kg Zucker), Hongkong 552.929 kg (worunter 102.500 kg Zucker), Manila 50.179 kg, Yokohama 455.219 kg (worunter 154.500 kg Zucker), Yokohama or Kobè 604 kg, Kobè 185540 kg und nach Moyi 162.840 kg Magnesit in Ziegel. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 2,094.828.

— (Abfahrt des Dampfers „Cleopatra“ nach Ostafrika.) Dieser Dampfer ist am 25. Juni 1903 mit 54 Passagieren und 136 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 2½ Tonnen Zucker nationaler Provenienz, nebst 500 Stück Holz, von Triest in der Ausreise Nr. 3 nach Ostafrika abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Zanzibar 16.187 kg, Mombassa 8223 kg, Beira 7671 kg (worunter 2500 kg Zucker), Durban 33.841 kg und 500 Stück Holz und nach Delagoa Bay 70.992 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 296.970.

— (Ankunft des Dampfers „Silesia“ aus Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 15. Juli 1903 mit 2 Passagieren und 3352 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 40 Tonnen nach Fiume und 1499 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 2 der Linie Triest—Calcutta von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 2,414.365 kg (wovon 39.890 kg für Fiume und 1,348.090 kg für das Ausland), Cudalore 687.572 kg Samen, Rangoon 2280 kg Häute (für das Ausland), Madras 192.790 kg (wovon 67.500 kg für das Ausland), Aden 20.291 kg (wovon 7400 kg für das Ausland), Suez 13.571 kg (wovon 1432 kg für das Ausland) und aus Port Said 26.865 kg (wovon 2000 kg für das Ausland). Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,170.192.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis 8. September 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

2. Septbr.,*) um 8½ Uhr früh (Metkovich A),
Dampfer „Almissa“, Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

3. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

4. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Leda“, Kapitän G. Berguglian,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

5. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia“, Kapitän V. Benussi,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

8. Septbr., *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Kapitän G. Sirovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

2. Septbr., Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich, zu Mittag.
3. „ Dampfer „Venus", Kapitän C. de Bretfeld } um
7. „ Dampfer „Venus", Kapitän C. de Bretfeld } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

3. Septbr., um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

3. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Castore", Kapitän S. Lucovich, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

5. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Galicia", Kapitän . . . . , mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

6. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Juno", Kapitän P. Giurgevich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

8. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Elektra", Kapitän A. Marinovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

10. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Kapitän M. Dabcevich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

3. Septbr., um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**) Dampfer „Imperator", Kapitän F. Mosca, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Silesia", Kapitän G. Ghezzo, [von Fiume†) am 8. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „China", Kapitän P. Ivellich, [von Fiume†) am 21. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Septbr., Dampfer „India", Kapitän G. Knezevich, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „China" von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 18. Juli 1903 mit 14 Passagieren und 4648 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 1599 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 4 der Linie Triest—Kobè von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Hongkong 21.000 kg (wovon 3500 kg für das Ausland), Canton 10.150 kg, Shanghae 20.185 kg Häute, Singapore 419.200 kg (wovon 252.360 kg für das Ausland), Malabar 64.709 kg (wovon 42.075 für das Ausland), Penang 19.860 kg, Colombo 242.286 kg (wovon 1540 kg für das Ausland), Bombay 2,956.397 kg (wovon 1,024.031 kg für das Ausland), Karachi 607.590 kg (wovon 164.650 kg für das Ausland), dem persischen Golfe 17.255 kg Häute, Aden 39.576 (wovon 11.157 kg für das Ausland und aus Port Said 229.341 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 5,229.804.

Verschiedene Mitteilungen.

Verkehrsanlagen im Zollgebiete Triest. Am 1. September wurden die neuen Verkehrsanlagen an der Riva Grumula im Zollgebiete Triest, einschliesslich der Geleiseanlagen auf dem Molo Giuseppino, der Benützung übergeben. Diese Anlagen dienen als Ersatz für die Verkehrsanlagen auf dem Molo IV, welcher mit dem gleichen Zeitpunkte dem Triester Freigebiete (Zollausschluss) einverleibt wird.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXXIX. Stückes.) Das am 28. August 1903 herausgegebene CXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1291: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 22. August 1903, Z. 38.041, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXX. Stückes.) Das am 1. September herausgegebene CXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1292: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. August 1903, Z. 38 895, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Rann (Steiermark) und Lussin (Küstenland) nach Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des CXXXI. Stückes.) Das am 2. September herausgegebene CXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1293: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 25. August 1903, Z. 38.656, betreffend die Bestimmung der Stationen Bregenz Lokalbahn, Egg und Bezau der Bregenzerwaldbahn als Viehverladestationen.

Nr. 1294: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 24. August 1903, Z. 112.118, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung zur Kundmachung, betreffend die Ausschreibung der Uniform-Konfektionierung und der Lieferung von Kürschnerwaren.

Im Nachhange zu dem im Verordnungs-Blatte Nr. 99 vom 29. August 1903, Seite 2173, enthaltenen Inserate der Staatsbahn-Direktion Villach, betreffs Vergebung der Uniform-Konfektionierung, wird berichtigt, dass der Eröffnungstermin nicht am 2., sondern am **1.** Oktober 1903, 10 Uhr vormittags, fällig wird und dass es den Offerenten gestattet ist, der Offertverhandlung beizuwohnen.

Villach, am 1. September 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Französisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Süddeutschland.

Tarif, Teil II, Heft B.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1903 gelangen direkte Schnellzugsfahrpreise für einfache Fahrt in I. Klasse von Attnang-Puchheim nach Paris über Salzburg—Ulm—Strassburg—Avricourt zum Preise von Frcs. 132·15 zur Einführung. Die bezüglichen Gepäckssätze bestehen bereits.

Wien, am 2. September 1903. [870]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif, Heft IV.

Neuauflage des Tarifes.

Mit 1. Oktober 1903 gelangt ein neuer Tarif für den obbezeichneten Verkehr zur Einführung, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1903 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 60 Heller erhältlich.

Wien, am 2. September 1903. [871]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag zur Einführung:

Er enthält:

1. Aenderung der „Besonderen Bestimmungen“ zum Tarife, Teil I, Abteilung B.
2. Aenderung und Ergänzung des Abschnittes „Verkehrsbeschränkungen und Bahnhofsverhältnisse“.
3. Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger.
4. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 12 Heller oder 10 Pfennig für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. September 1903. [872]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Abfertigungsstelle „Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D.U.B.“

Am 15. September 1903 wird bei dem Industriegeleise der Firma S. & W. Hoffmann auf der Strecke Nussdorf—Kaiser-Ebersdorf (anschliessend an die kurrente Strecke in km 2·880 und km 3·199) eine Expeditsstelle mit dem Namen: „Lagerhaus S. & W. Hoffmann Wien D.U.B.“ eröffnet werden. Die Güteraufnahme, und zwar Eil- und Frachtgüter von und nach dieser Expeditsstelle findet nur im Verkehre mit dem Lagerhause S. & W. Hoffmann statt.

Wien, am 1. September 1903. [873]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

3. September. In der Strecke Meistersdorf—Wolfersdorf der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau wurde der Gesamtverkehr unbeschränkt wieder aufgenommen.

Ausland.

Berlin-Stettin-Sächsischer Gütertarif. (Aufnahme der Station Magerviehhof.) Am 1. September 1903 wurde die Station Magerviehhof (bei Berlin) in den obbezeichneten Gütertarif aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Tarifentfernungen für Lichtenberg-Friedrichsfelde zuzüglich 3 km zugrunde gelegt. Ausserdem wird für die Beförderung nach den Anschlussgeleisen der Zentrale für Viehverwertung noch eine Gebühr von Mk. 6·50 für jeden Wagen erhoben. Nach und von der Station Magerviehhof werden nur solche Güter befördert, die an die Zentrale für Viehverwertung oder an Interessenten, denen die Beförderung auf den Anschlussgeleisen gestattet ist, gerichtet oder von diesen aufgegeben werden.

Nordostdeutsch-Sächsischer Güterverkehr. (Ergänzung des Warenverzeichnisses.) Am 1. September 1903 erhält das Warenverzeichnis des Seehafen-Ausnahmetarifes E in der Klasse II b 1 unter a) im obgenannten Güterverkehre hinter „Springfedern“ folgenden Zusatz:

„sowie folgende Pochwerkteile: Pochschuhe, Pochsohlen, Pochhämmer mit Unterlagen, Hebedaumen, Hebeköpfe und Beschwerer, sämtlich von weniger als 100 kg Einzelgewicht“.

Weitere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Niederländisch-Deutscher Verbandsgütertarif. Teil I, Abteilung A, vom 1. Oktober 1903. (Einführung eines neuen Verbandsgütertarifes.) Unter Aufhebung des Teiles I vom 1. Jänner 1893, sowie der zugehörigen Nachträge I bis IX tritt am 1. Oktober 1903 ein neuer Verbandsgütertarif, Teil I, enthaltend: Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr, Abteilung A, in Kraft. Die neue Abteilung A enthält als reglementarische Bestimmungen das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (Bern, 14. Oktober 1890) mit den Aenderungen und Ergänzungen in der Zusatzvereinbarung (Bern, 16. Juli 1895) und in dem Zusatzübereinkommen (Paris, 16. Juni 1898), sowie die Ausführungsbestimmungen zu demselben, ferner die auch in das Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgenommenen, für die internationalen Verkehre vereinbarten Zusatzbestimmungen und endlich die besonderen Zusatzbestimmungen für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände.

Kgl. Preussische und Oldenburgische Staatsbahnen. (Einführung von Ausnahmesätzen für Manilahanf etc.) Für Manilahanf und für Hanf aus deutschen überseeischen Kolonien von den Nord- und Ostseehafenstationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen nach verschiedenen einheimischen Verbrauchsplätzen kommen am 1. September 1903 Ausnahmesätze auf der Grundlage des Spezialtarifes III zur Einführung.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif. (Aufnahme der Station Neckarau.) In den Ausnahmetarif 17 für Palmkernöl etc. wurde die Station Neckarau mit 1. September 1903 aufgenommen. Die Frachtsätze werden durch Zuschlag von Mk. —·04 für 100 kg zu den Sätzen für Mannheim berechnet.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Mit dem 15. August 1903 wurden die Stationen der am 1. Juli 1903 in das Eigentum des preussischen Staates übergegangenen Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Ostpreussische Südbahn und der Strecken Küstrin—Arnswalde und Glasow—Pyritz (ausschl.) der Stargard-Küstriner Eisenbahn in den Tarif für den obengenannten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig traten neue, bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Gross-Plauth, Heinrichsdorf-Ruttkowitz, Polken-Seeberg, Riesenburg, Soldau und Wutzkow der Direktionsbezirke Danzig und Königsberg in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. (Einführung direkter Frachtsätze.) Mit sofortiger Gültigkeit treten zwischen den Stationen der Ruppiner Kreisbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz und Posen anderseits direkte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1 bis 5, für letztere unter den bei den Preussischen Staatsbahnen bestehenden Anwendungsbedingungen, in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau am Bahnhofe Alexanderplatz in Berlin.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ermässigung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 20. August 1903 wurden die im I. Nachtrage zum Hefte 9 der Verbandstarife enthaltenen Frachtsätze der jetzt dem Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direktion Bromberg angehörenden Station Neudamm durchwegs um 15 Cts. ermässigt.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Am 1. September 1903 trat folgender neue Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif 2b für Schwefelkies, gültig bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen.

Der Frachtberechnung wird das Ladegewicht der gestellten Wagen zugrunde gelegt, hierbei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewichte als 10, 12·5 und 15 t

a) das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12·5 t für 10 t;
b) das Ladegewicht von mehr als 12·5 t, aber weniger als 15 t nur für 12·5 t gerechnet.

Stellt sich indes das darnach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Frachtsätze:

Nach	Von: Karlsruher Hafen	Kehl	Mannheim	Mannheim Industriehafen transit	Rheinau
	für 100 kg in Mark				
Basel	0·43	0·33	0·54	0·54	0·52
Konstanz	0·52	0·43	0·62	0·62	0·60
Schaffhausen	0·50	0·41	0·60	0·60	0·58
Singen	0·46	0·38	0·57	0·57	0·55
Waldshut	0·53	0·43	0·64	0·64	0·62

Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen den Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen. (Einbeziehung der Station Adorf). Am 15. August 1903 wurde die Station Adorf in den obgenannten Tarif einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. (Ausscheidung der Station Kremmen.) Am 10. Oktober 1903 wird Kremmen als Empfangsstation in dem Ausnahmetarife 9 für Eisen und Stahl aufgehoben.

Rumänien. (Oberschlesischer Kohlenexport.) Die rumänische Regierung hatte bekanntlich im Sommer vorigen Jahres eine Verordnung erlassen, nach welcher zum Zollsatze von 5 Bani für 100 kg nur diejenige Kohle eingeführt werden durfte, die, wie die Produkte verschiedener anderer Gruben und die englische Cardiff-Kohle, von der Regierung amtlich als Steinkohle anerkannt war, während alle anderen Kohlen den Zollsatz von 50 Bani für 100 kg zu zahlen hatten und den Satz von 5 Bani nachträglich im Reklamationswege nur dann beanspruchen konnten, wenn durch Analyse im rumänischen Staatslaboratorium der Nachweis erbracht wurde, dass die eingeführte Kohle Steinkohle ist. Die Erschwerung, welche aus dieser Verordnung der rumänischen Regierung der Einfuhr oberschlesischer Kohle erwuchs, war eine sehr erhebliche, so dass der Export dorthin im letzten Jahre auf ein für die Gesamtverladung überhaupt nicht mehr mitzählendes Minimum reduziert wurde. Nunmehr hat, wie das Konsulat in Breslau mitteilt, der preussische Minister für Handel und Gewerbe durch Vermittlung des Auswärtigen Amtes bei der rumänischen Regierung erwirkt, dass ein- für allemal die Kohlen aller Steinkohlengruben Oberschlesiens als Steinkohle anerkannt und künftig in Rumänien ohneweiters als Steinkohle verzollt werden sollen, wenn ihnen ein Ursprungsattest beigegeben ist. [„Oesterr.-ungar. Konsular-Korrespondenz."]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1954	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Střebichowitz-Winařitz	Nettingsdorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna, gültig vom 1. Jänner 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	1212 Heller pro Tonne (= 1000 kg)		Im Kartierungswege		
1955	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Holz der Serie II, laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif, Teil IV, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Die Stationen Haag, Mauer-Oehling und St. Peter-Seitenstetten fallen in die Reexpeditionsgruppe L, die Stationen Kienberg-Gaming und Scheibbs in die Reexpeditionsgruppe O

Nach	Von Haag	Kienberg-Gaming	Mauer-Oehling	St. Peter-Seitenstetten	Scheibbs
	Centimes für 100 kg				
Bregenz transit	158	171	158	158	169
Buchs (Rheintal) transit . . .	153	168	153	153	166
Lindau transit	158	171	158	158	169
St. Margrethen transit . . .	158	173	160	160	169

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1956	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hornvieh	Aichberg-Steyrermühle Engelhof Laakirchen Roitham	Wien St. Marx	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Kronen für den Wagen 60·14 61·94 60·54 59·34		Im Kartierungswege		
1957	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—55 a der Güterklassifikation	Skutsch Oe.N.W.B.	Boritz und Hrochowteinitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	19 Heller		Im Kartierungswege		
1958	Buschtěhrader Eisenbahn		Dampfstrassenwalze	Komotau (B.E.B.)	Karlsbad (B.E.B.) und umgekehrt (für den Rücktransport)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Dampfstrassenwalze muss zur Instandsetzung einzelner Teile der Reichsstrassen bei Karlsbad dienen und von Frachtbriefen begleitet sein, welche auf die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karlsbad als Absender und Empfänger lauten. 3. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1903	Lokalgütertarif	42 Heller	26 Heller	16 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1959	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Steinkohlenteer und Steinkohlenteerpech	Angern K.F.N.B.	Saar in Mähren	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	154 Heller		Im Kartierungswege		
1960	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Chamotteziegel	Floridsdorf	Bosna-Brod	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat der Aufgeber, bezw. Empfänger zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband		155 Heller		Im Kartierungswege		
1961	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Melasse und Osmoséwasser	Opočno	Budapest-Lipótváros	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	199 Heller	158 Heller	41 Heller	Im Kartierungswege		
1962	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Brennholz und Sägeabfallholz, nur als Brennholz verwendbar, bis zu 1 m Länge	Margitfalu	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1903	129 Heller	121 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1963	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzschachteln	Reichenau a. K. (Reichenau a. K.-Sollnitzer Lokalbahn)	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Rationelle Verladung und vollständige Ausnützung des Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokaltarife		Heller 251		Im Kartierungswege		
				Wichstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B.	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.					235				
				Wichstadtl-Lichtenau k.k.St.B.	Wien K.F.N.B.					235				
1964	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzkohle	Vide Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		Für Sendungen nach Prag (Smichow) (B.E.B.) loko gelangt ausser der Transportgebühr für Prag (Smichow) (B.E.B.) noch für die Abgabe in diesem Bahnhofe eine Manipulationsgebühr von 8 Heller pro 100 kg zugunsten der Buschtěhrader Eisenbahn als Nebengebühr zur Einhebung

Von	Nach					
	Bubna (St.E.G.)	Lieben (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und k.k.St.B.)	Prag (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Smichow
	Frachtsätze in Heller pro 100 kg					
Illava	139	135	—	—	135	135
Kis-Bocskó	—	—	—	—	—	237
Kötegyán	201	201	201	—	201	201
Mitrovicz-Szávapart	—	214	—	—	—	—
Nadas-Szomolány	126	126	—	126	126	126

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1965	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Granitwürfel	Graz	Voitsberg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen mit an das Stadtamt Voitsberg adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, Teil II, der Graz-Köflacher Eisenbahn	29 Heller	21 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		
1966	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Jungbunzlau oder Altpaka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. müssen an diesen Transporten mit mindestens 40 km langen ununterbrochenen Strecken beteiligt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Lokaltarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen, mit Ausschluss der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangsätze, sowie der im Verordnungs-Blatte publizierten ermässigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen der Landesausschuss des Königreiches Böhmen als Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1904	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Lokalbahn Sudomer-Jungbunzlau-Altpaka bestimmt sein

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 100 vom 1. September 1903	1917	K. k. österr. Staatsbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau	Rohdachpappe	Breslau Märk., Freib. und O.S. Bhf. (Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau)	Saaz in Mähren, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Die Bezeichnung der Relation hat wie folgt zu lauten: Von: Breslau Märk.-Freib. und O.S. Bhf. (Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau) Nach: Saar in Mähren, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn** . .	Kronen 24·—	Kronen 12·—	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 103. **Wien, 8. September 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. August 1903, Z. 31.034, betreffend Abänderung des Verzeichnisses jener Eisenbahnstationen, auf welchen der Verkauf der Fahrkarten eine Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, zu beginnen hat.

Das mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 3. September 1901 in Nr. 109 ex 1901 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt verlautbarte Verzeichnis jener Eisenbahnstationen, auf welchen im Sinne des § 13 (1) des Betriebsreglements der Verkauf der Fahrkarten eine Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, zu beginnen hat, wird mit sofortiger Gültigkeit wie folgt abgeändert:

Bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist in der Rubrik „Anmerkung" einzusetzen: „In Brünn beginnt der Fahrkartenverkauf für den Nachtpersonenzug Nr. 826 erst eine halbe Stunde vor Abgang dieses Zuges."

Für den k. k. Eisenbahnminister:
In Vertretung:
M. Buschman m. p.

Neuerliche Erteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Hainfeld in das Moostal mit einer Abzweigung nach Adamstal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Viktor Capesius in Wien im Vereine mit dem behördlich autorisierten Bauingenieur Oswald Liss in Wien die mit dem Erlasse vom 23. Juli 1897, Z. 10 300/I (Verordnungs-Blatt Nr. 93 vom 12. August 1897), auf die Dauer eines Jahres erteilte und sohin mehrmals, zuletzt mit dem Erlasse vom 30. Juli 1902, Z. 34.150/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 95 vom 21. August 1903), erneuerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibende, schmal- oder normalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Hainfeld der k. k. Staatsbahnlinie Leobersdorf—St. Pölten in das Moostal mit einer Abzweigung nach Adamstal unter den in dem erstgenannten Erlasse näher bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf ein weiteres Jahr neuerlich erteilt.

Wien, am 1. August 1903. E.-M.-Z. 34.286/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Budweis.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Budweis die mit dem Erlasse vom 16. Februar 1903, Z. 6859/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 28 vom 7. März 1903), erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Budweis, und zwar: vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahnen über den Marienplatz bis zum neuen Kommunalfriedhofe auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 22. August 1903. E.-M.-Z. 37.801/2.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Prager elektrische Strassenbahnen. (Genehmigung der Projektsabweichungen bei der Ausführung der hölzernen Brücke im Zuge der Linie Těšnov—Bělskýstrasse und eventuelle Erteilung des definitiven Betriebskonsenses für diese Linie.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Stadtrate der königlichen Hauptstadt Prag vorgelegten Ausführungspläne für die im Protokolle vom 7. Oktober 1901 konstatierten Projektsabweichungen bei der Ausführung der hölzernen Brücke im Zuge der Linie Těšnov—Bělskýstrasse der Prager elektrischen Strassenbahnen unter Rückschluss eines signierten Planpares nachträglich genehmigt. Die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen wurde unter einem beauftragt, die in Ausführung begriffenen Sicherungseinrichtungen auf der vorgenannten Bahnlinie einer Revision zu unterziehen und zugleich ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Untersuchung für die gegenständliche Linie den definitiven Betriebskonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 34.421.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Karwin. (Detailprojekt: Anberaumung der teilweisen Trassenrevision, dann der Stationskommission, der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Brünn im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorgelegten Detailprojektes für eine schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Polnisch-Ostrau nach Karwin die Trassenrevision für die Teilstrecke von km 11 bis km 16 (Gemeindegebiete Peterswald, Poremba, Orlau und Lazy) und anschliessend an dieselbe für die ganze Bahnlinie die Stationskommission für den 17. September 1903 anberaumt. Im Anschlusse an diese Verhandlung wird in der Zeit vom 18. bis einschliesslich 26. September 1903 die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung stattfinden. [E.-M.-Z. 39.038.]

Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze (nächst Heinersdorf.) (Vorlage der Detailpläne für die Ergänzungshochbauanlagen in der Station Heinersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Bauabteilung der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein vorgelegten, mit der Zustimmungsklausel der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion in Breslau versehenen Detailpläne für die aus Anlass des Anschlusses der kgl. preussischen Lokalbahn Friedeberg-Heinersdorf in der Station Heinersdorf der Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze (nächst Heinersdorf) erforderlichen Ergänzungshochbauanlagen als vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und unter einem an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung im Sinne des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geleitet. Die genannte Landesstelle wurde gleichzeitig auch ermächtigt, der vorbezeichneten Bauabteilung im Falle eines günstigen Prüfungsbefundes den Baukonsens für diese Ergänzungshochbauanlagen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares zu erteilen. [E.-M.-Z. 36.709.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der zweiten [alten] Strecke des Tunnels bei Pozsony [Pressburg]). Am 1. September 1903 wurde der rekonstruierte Tunnel zwischen den Stationen Pozsony und Vöröshid der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen als Parallelstrecke zum neuen Tunnel dem Verkehre übergeben. Von nun an befahren die Züge in der Richtung Budapest—Wien den alten und jene der Gegenrichtung den neuen Tunnel.

Ausland.

Preussen. (Güterwagen mit 20 und 30 t Tragfähigkeit für die Staatsbahnen.) Einem Berichte des k. u. k. Konsulates in Breslau zufolge wurden seitens der Staatseisenbahnverwaltung bei der Vereinigten Königs- und Laurahütte 200 Güterwagen mit 20 t Tragfähigkeit in Bestellung genommen. Die Frage der Einführung von Wagen mit noch grösserer Tragfähigkeit steht in Verhandlung. Nach Abschluss derselben sollen behufs praktischer Erprobung einige Wagen mit 30 t Tragfähigkeit konstruiert werden. Eine solche Wagentype würde im Falle ihrer Einführung selbstverständlich nur der Bewegung von Massengütern zu grossen Industriezentren oder innerhalb derselben dienen können.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Staatsbahn-Direktion Cassel: Stationsnamenänderungen.) Die Namen der an der Bahnstrecke Schwarzfeld—St. Andreasberg gelegenen Stationen Oderthal und Sperrlutterthal sind in „Odertal" und „Sperrluttertal" umgeändert worden.

Baden. (Süddeutsche Eisenbahngesellschaft: Stationsnamenänderung.) Die Station Wolterdingen an der Breytalbahn in Baden hat zur Vermeidung von Verwechslungen mit der gleichnamigen Station des preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirkes Hannover die nähere Bezeichnung „in Baden" erhalten.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Oktober 1903 erhält die an der Bahnstrecke Wechselbrug—Chemnitz gelegene Haltestelle Auerswalde die nähere Bezeichnung „Auerswalde-Köthensdorf".

Niederlande. (Eröffnung der vollspurigen Kleinbahn Denekamp-Gronau.) Am 19. Juli 1903 ist die vollspurige, 24·68 km lange Kleinbahn von Denekamp über Oldenzaal nach Gronau eröffnet worden. Die an ihr liegenden Stationen Gronau (Staatsbahnhof), Gronau (Stadt), Losser, Oldenzaal (Lokalbahnhof), Oldenzaal (Hauptbahnhof), Oldenzaal (Stadt) und Denekamp sind für den Gesamtverkehr (ausgenommen Fahrzeuge), die Haltestellen Glane, Essenhuis, Tol, Beuningen und Rossum nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet. Die Bahn steht im Betriebe der Holländischen Eisenbahngesellschaft, ist Eigentum der Nederlandsch-Westfaalsche Stoomtrammaatschappij und schliesst in Oldenzaal an die gleichfalls im Betriebe der Holländischen Eisenbahngesellschaft stehende Vollbahn Almelo-Salzbergen und Nebenbahn Enschede-Oldenzaal, sowie in Gronau an die Preussischen Staatsbahnen an.

Bayern. (Neue Vorschriften für die Herstellung und Unterhaltung des Bahnoberbaues und für die Durchführung von Stationsgeleiseumbauten auf den Staatseisenbahnen). Die Vorschriften für die Herstellung und Unterhaltung des Bahnoberbaues und für die Durchführung von Stationsgeleiseumbauten auf den Bayerischen Staatseisenbahnen — sowohl Haupt- als Nebenbahnen — hat die General-Direktion in einer seit 1. August gültigen Ausgabe neu erstellen lassen. Dieselben sind in folgende Hauptabschnitte zergliedert:

I. Geleisebettung (Gestalt der Bettung, Wahl de Bettungsmateriales, Entwässerung, Unterstopfen und Verfüllen)s

II. Schwellen (Bearbeitung der Holzquerschwellen; Mass der Querschwellenabstände);

III. Schienen und Langschwellen (Länge derselben, Behandlung der Schienen, Schienenauswechslung und zulässige Schienenabnützung);

IV. Geleiselage und Schienenbefestigung (Spurweite und Spurhalter, Uebergangsbögen und Kurvenüberhöhungen, Geleiseabstände, Gegenkrümmungen und Neigungswechsel, Querneigung und Befestigung der Schienen, Einfluss der Wärme, Sicherung gegen das Wandern der Schienen);

V. Durchführung der Stationsgeleiseumbauten (Geleiseanlage im allgemeinen, Festsetzung der Geleisenutzlängen, Weichen und Kreuzungen, Weichenausrückvorrichtungen und Signale — auch von Signalmasten, Wasserkranen, Bodenwagen und Drehscheiben — Drehscheiben-Deckungssignale, Geleiseneigungen in Stationen);

VI. Sonstige Vorschriften (Umgrenzung des lichten Raumes, Wegeübergänge, Reihenfolge der Arbeiten bei der Geleiseeinlegung, sowohl beim Geleiseneubau, als auch beim Geleiseumbau, und zwar bei kurzen Zugpausen, auf doppelgeleisiger Bahnstrecke, bei genügendem seitlichen Platze, auf eisernen Querschwellen, dann Laschenauswechslung) und

VII. Sicherheitsvorschriften (fahrbarer Zustand der Bahn, Arbeiten des Bahnunterhaltungspersonales).

Diesen Vorschriften sind am Schlusse 50 Blatt erläuternde Zeichnungen von Weichen, Geleisekreuzungsprofilen, eine Darstellung von Anordnungen zur Verhinderung der Schienenwanderung u. dgl., dann Muster von Berechnungsformeln und Uebersichten beigefügt, welche mit Hinweisung auf die entsprechenden Abschnitte und Paragraphen der Vorschriften versehen sind.

Italien. (Die finanziellen Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1902/03.) Den in der „Gazzetta officielle" veröffentlichten provisorischen Rechnungsabschlüssen der italienischen Eisenbahnen für das mit 30. Juni endigende Rechnungsjahr 1902/03 zufolge bezifferten sich die Gesamteinnahmen auf 319·53 Millionen Lire, was im Vergleiche zur analogen Vorjahrsperiode eine Steigerung um 14·51 Millionen Lire und gegenüber dem veranschlagten Ertrage einer solchen um nahezu 12 Millionen Lire entspricht. Der Anteil des Staates an diesen Erträgnissen beträgt 92·63 Millionen Lire (gegen 1901/02 + Lire 770.000 und gegen den Voranschlag + 6·00 Millionen). Auf die drei Hauptnetze verteilt stellen sich die Einnahmen wie folgt: Mittelländisches Netz 165·06 Millionen (gegen 1901/02 + 9·12 Millionen), Adriatisches Netz 142 Millionen (+ 5·17 Millionen) und Sizilisches Netz 12·46 Millionen Lire (+ Lire 230.000). Von den Gesamteinnahmen aller Bahnen pro 319·53 Millionen Lire entfallen auf die Hauptnetze („reti principali") 299·75 Millionen Lire und auf die übrigen Linien („reti secondarie") 19·77 Millionen Lire (gegen 1901/02 + 13·53 Millionen, bezw. + Lire 980.000). An den Einnahmen des Hauptnetzes partizipierten der Personenverkehr mit 112·29 Millionen Lire (gegen 1901/02 + 5·73 Millionen Lire) und der Güterverkehr mit 187·46 Millionen Lire (+ 7·80 Millionen Lire). Dem Voranschlage gegenüber waren die Einnahmen aus dem Personenverkehre um 8·14 Millionen Lire und jene aus dem Güterverkehre um 2·96 Millionen Lire höher.

Verschiedene Mitteilungen.

Investitionsausgaben der Staatseisenbahnverwaltung in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. Juli 1903. Der Gesamtbetrag der Aufwendungen, welche von der Staatseisenbahnverwaltung in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. Juli 1903 für Investitionszwecke bewirkt wurden, beziffert sich auf K 51,130.087, wobei die Gebarungsergebnisse für die ersten sechs Monate definitiv, jene pro Juli provisorisch ermittelt sind.

Von den obigen Summen entfallen K 48,129.814 auf die im Investitionsprogramme vorgesehenen Kredite (und zwar: K 20,679.181 auf Staatseisenbahnbau und K 27,450.633 auf Staatseisenbahnbetrieb), ferner entfallen zu Lasten der ausserordentlichen Kredite des Staatsvoranschlages für das Jahr 1903 teils für Bau-, teils für Betriebszwecke K 1,662.835 und zu Lasten der Kredite behufs Fahrparkbeschaffung für Lokalbahnen K 1,337.438.

Von der oben angeführten Gesamtsumme per K 51,130.087 wurden speziell für Fahrparkbeschaffung bisher verausgabt K 16,464.038.

Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding. (Generalversammlung.) Am 19. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Dr. Karl Freiherrn v. Offermann und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Adolf Ritter v. Strigl die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding statt. Bei derselben waren 9 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 7742 Prioritäts- und Stammaktien mit zusammen 385 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 198.351·20 (— K 14.722·88), die verschiedenen Einnahmen auf K 3378·04 (— K 81·97), die Gesamteinnahmen sohin auf K 201.729·24 (— K 14.804·85; die Betriebsausgaben betrugen K 138.894·49 (— K 369·97). Der Reingewinn bezifferte sich mit K 33·374·70 (— K 23.704·60), bezw. einschliesslich des Vortrages mit K 37.185·38. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss sie, aus obigem Reingewinne K 667·49 dem Betriebsreservefonds, K 10.000 einer Reserve für Oberbau und Wagenmieten zuzuwenden, an die Prioritätsaktien eine Dividende von K 4 = 1 Prozent zur Verteilung zu bringen und K 2761·89 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder F. Redlich und W. Hansen, sowie die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden konstituierenden Verwaltungsratssitzung wurden Dr. Karl Freiherr v. Offermann und kaiserlicher Rat Ferdinand Beck neuerlich zum Präsidenten und Vizepräsidenten und in das Exekutivkomitee Direktor Saliger und Oberingenieur Angermayer gewählt. [E.-M.-Z. 30.486.]

Murtalbahn Unzmarkt - Mauterndorf. (Generalversammlung.) Am 27. Juni 1903 fand in Graz unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Geheimen Rates Edmund Grafen Attems und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Dr. Karl Russ die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf statt. Bei derselben waren 16 Stimmberechtigte erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 2120 Stück Prioritätsaktien und 1720 Stück Stammaktien mit zusammen 768 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf Kronen 330.397·58 (gegen K 322.110·22 im Vorjahre), die Betriebsausgaben auf K 249.104·53 (K 223.452·19), sohin der Betriebsüberschuss auf K 81.293·05 (K 98.658·03). Die Aktivzinsen bezifferten sich mit K 707·35 (K 1396·49), so dass sich ein Gesamtüberschuss von K 82.000·40 (K 100.054·52) ergab. Da der Dienst der Prioritätsobligationen, sowie die Tilgung der Prioritätsaktien K 41.680 (K 40.760) erforderten, standen K 40.320·40 (K 59.294·52) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere nahm den erstatteten Bericht über die erfolgte staatliche Genehmigung der beschlossenen Statutenänderungen zur Kenntnis, genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss sie, dem Schwellenerneuerungsfonds zur Aufrundung der Dividende K 3807·60 zu entnehmen und sohin den Gesamtbetrag von K 44.128 zur Verteilung einer Dividende von K 16 = 1·6 Prozent an die Prioritätsaktien zu verwenden. Auf die Stammaktien entfiel keine Dividende. Das ausscheidende Verwaltungsratsmitglied Karl Sturmann wurde wiedergewählt und an Stelle des eine Wiederwahl ablehnenden Dr. Gustav Kokoschinegg Johann v. Feyrer neu in den Verwaltungsrat entsendet. [E.-M.-Z. 38.745.]

Ybbstalbahn. (Generalversammlung.) Am 18. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Vizepräsidenten Bürgermeisters Dr. Theodor Freiherrn v. Plenker und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates im k. k. Eisenbahnministerium Oskar Freiherrn v. Pusswald die diesjährige (fünfte) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ybbstalbahn statt. Bei derselben waren 12 Aktionäre, bezw. von solchen Bevollmächtigte anwesend, welche im eigenen Namen und im Vollmachtsnamen 3860 Aktien der Gesellschaft mit 386 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 311.320·02 (gegen 1901 K 322.661·50), die verschiedenen Einnahmen K 10.664·22 (K 2573·72), die Fruktifikationszinsen der gesellschaftlichen Guthaben K 11.709·54, somit die Gesamteinnahmen K 333.693·78 (K 325.235·22). Es beliefen sich ferner die eigentlichen Betriebsausgaben auf K 207.991·16 (K 254.881·08), die sonstigen Auslagen auf K 26.654·61 (K 33.185·96), die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung auf K 11.443·73 (K 28.916·53), daher die Gesamtausgaben auf K 246.089·50 (316.983·57). Sohin ergibt sich ein verfügbarer Jahresertrag von K 87.604·28 (K 8251·65). Der Annuitätendienst erforderte den Betrag von K 286.594·45 (K 243.506·67); somit betrug das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie K 198.990·17 (K 235.255·02), das ist 69·43 Prozent (96·61 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses. Der Betriebskoëffizient stellte sich auf 73·75 (97·46). Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigend zur Kenntnis genommen und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In den Revisionsausschuss wurden die Herren Eduard Wertich, Kaufmann in Waidhofen a. d. Ybbs und Johann Scheib, Gewerke in Gösting, als Mitglieder und Moritz Paul, Kanzleidirektor der Sparkassa in Waidhofen a. d. Ybbs, als Ersatzmann entsendet. In der nach Schluss der Generalversammlung stattgefundenen konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Herr Leopold Steiner, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, zum Präsidenten und Dr. Theodor Freiherr v. Plenker, Advokat und Bürgermeister in Waidhofen a. d. Ybbs, zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 24.377.]

Friauler Eisenbahngesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Dr. August Freiherrn v. Alber-Glanstätten die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 12 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 710 Aktien mit 142 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 161.732·67 (gegen K 149.261·01 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen auf K 85·99 (gegen 1097·77), die Gesamteinnahmen sohin auf K 161.818·66 (gegen 150.358·78). Die Betriebsausgaben betrugen K 118.832·02 (K 113.539·22), die sozietären Auslagen

K 5131·85 (K 5488·80), die Gesamtausgaben daher K 123.963·87 (K 119.028·02), so dass ein Betriebsüberschuss von K 37.854·79 (K 31.330·76) resultierte. Da zur Verzinsung und Tilgung des Prioritätenkapitales K 154.812 (K 154.194·88) erforderlich waren, wurde die staatliche Reinertragsgarantie mit K 116.957·21 (K 122.864·12) oder mit 75·55 Prozent (79·67 Prozent) in Anspruch genommen. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 73·47 Prozent (76·07 Prozent). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Mangels eines ausreichenden Reinerträgnisses konnte eine Dividende an die Stammaktien nicht entfallen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Eugen Conte Valentinis und Fortunato Vivante Edler v. Villabella, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. [E.-M.-Z. 37.937.]

Lokalbahn Mauthausen-Grein. (Generalversammlung.) Am 14. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Herrn Landtagsabgeordneten und Bürgermeisters Leopold Heindl und im Beisein des in Stellvertretung des landesfürstlichen Kommissärs erschienenen Ministerial-Vizesekretärs im k. k. Eisenbahnministerium Heinrich Ritter v. Reinhardt die vierte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Mauthausen-Grein statt. Bei derselben waren 13 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 560 gesellschaftliche Aktien mit 112 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 130.221 (gegen 1901 K 126.360), die verschiedenen Einnahmen K 3011 (K 3137), die Gesamteinnahmen daher K 133.232 (K 129.497); es stellten sich die Betriebsausgaben auf K 68.848 (K 96.826), die gesellschaftlichen Verwaltungsauslagen auf K 5548 (K 5827), somit die gesamten Ausgaben auf K 74.396 (K 102.653). Der verfügbare Jahresertrag belief sich sonach auf K 58.836 (K 26.844). Da der Prioritätendienst den Betrag von K 101.476 (K 101.476) erforderte, betrug das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie K 42.640 (K 74.632), das ist 42·02 Prozent (73·55 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 55·84 (79·27). Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In den Verwaltungsrat wurden wiedergewählt die Herren Leopold Heindl, Landtagsabgeordneter und Bürgermeister in Mauthausen, Karl Berger, Realitätenbesitzer in Schwertberg, Karl Christ, Gemeinderat und Kaufmann in Grein a. D., Dr. Alfred Heinzel, k. k. Notar in Perg, Otto Huber, kaiserl. Rat in Wien und Dr. Siegfried Werner, k. k. Regierungsrat und Generalsekretär des k. k. priv. Oesterreichischen Kreditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien. In der anschliessenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Leopold Heindl zum Präsidenten und Karl Berger zu dessen Stellvertreter einstimmig wiedergewählt. [E.-M.-Z. 22.686.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Teilnahme der Nebenbahnen Nürtingen-Neuffen und Ebingen-Onstmettingen und der Reinickendorf—Liebenwalde—Gross-Schönebecker Eisenbahngesellschaft an den Einrichtungen des Vereines.) Die Vereinseinrichtungen haben nach Massgabe des § 6 der Vereinssatzungen auf die normalspurigen Nebenbahnen Nürtingen-Neuffen (8·87 km) und Ebingen-Onstmettingen (8·17 km) der Württembergischen Eisenbahngesellschaft — Direktion in Stuttgart — und auf die Reinickendorf—Liebenwalde—Gross-Schönebecker Eisenbahn (60·4 km) — Direktion in Berlin — Anwendung zu finden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die schmalspurige Strecke Bregenz—Bezau (35·327 km), die normalspurigen Strecken Görz—Haidenschaft (26·914 km), Dallwitz—Merkelsgrün (10·678 km), Nixdorf—Rumburg (18·202 km) und Herrnwalde—Schönlinde (5·408 km) der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie die schmalspurige Strecke Reichenbach i. V. unt. Bhf.—Oberheinsdorf (5·40 km) der kgl. Sächsischen Staatsbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Albert Geutebrück zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal" ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro August 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	250·04	3358·63	2289·21	1319·46
Roggen	—	1160·63	253·52	907·11
Gerste	259·06	—	7·99	251·07
Hafer	778.34	406·79	904·56	280·57
Mais	1696·33	202·75	412·07	1487·01
Mehl	1291·30	967·75	934·70	1324·35
Wein	5716·02	204·81	237·31	5683·52
Verschiedene	1734·43	473·96	618·80	1589·59
Zusammen	11725·52	6775·32	5658·16	12842·68
Versicherungswert K	460.900	76.900	62.700	475.100

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	19	—	—	19
Versicherungswert K	97.090	—	—	97.090
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	—	—	1
Versicherungswert K	4.500	—	—	4.500
Lombardbetrag . . K	1.500	—	—	1.500

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Wiederaufnahme des Gesamtverkehres.

Der durchgehende Gesamtverkehr in unserer Hauptbahnstrecke Langenau—Haida der Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach ist mit dem heutigen Personenzuge Nr. 5 unbeschränkt wieder aufgenommen worden.

Prag, am 4. September 1903. [874]

Westungarisch - Niederösterreichischer Personenverkehr über Ebenfurth.

Berichtigung eines Fahrpreises.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 ist auf Seite 8 des ab 1. Jänner 1903 gültigen Tarifes und Anteilstabelle des oben angeführten Personenverkehres in der Stationsverbindung Simmering und Wien E.W.A.—Csorna, II. Wagenklasse, der Anteil der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn von 420 auf 430 und dementsprechend der Fahrpreis von 750 auf 760 Heller zu berichtigen.

Wien, am 4. September 1903. [875]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Teilweise Aenderung der ergänzenden Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für Kalkstein-Transporte.

Die im Ausnahmetarife für Kalksteintransporte in vollen Wagenladungen im Verkehre von den Stationen Kalk-Podol und Prachovic nach Stationen der angeführten Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898 auf Seite 2 enthaltene „Ergänzende Tarifbestimmung“ ad 5 erhält folgende geänderte Fassung:

„5. Für die Beistellung der Wagen von der Station Prachovic zu der mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Verladerampe nächst den Kalksteinbrüchen bei Prachovic wird eine Zustellungsgebühr von Einer Krone pro Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes eingehoben. Für die beladenen Wagen wird die Fracht nach den jeweilig gültigen Frachtsätzen von der Station Prachovic berechnet.“

Wien, am 3. September 1903. [876]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland anderseits.

Tarif-Teil I, Abteilung B.

Zollabfertigungs-Gebühren.

Bei der zoll- und steueramtlichen Abfertigung der nachstehend bezeichneten Güter in den Grenzstationen Itzkany (Station der k. k. österr. Staatsbahnen), Predeal und Verciorova (Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen) werden für das Vorführen ohne Verwiegen und ohne Entladen, soweit die Eisenbahn-Verwaltung diese Abfertigung vermittelt oder bei der vom Verfügungsberechtigten selbst besorgten zoll- und steueramtlichen Abfertigung mitwirkt, und zwar:

bei mineralischen Kohlen, Bau- und Nutzholz, sowie Eisenbahnschwellen,
bei Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten
} in ganzen Wagenladungen,

sowie bei leeren, gebrauchten Säcken in beliebigen Mengen

im Verkehre mit Rumänien Zollabfertigungs-Gebühren nicht berechnet.

Wien, am 1. September 1903. [877]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Einführung eines Nachtrages VI zum Gütertarife.

Zu dem ab 1. Mai 1900 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits tritt am 1. Oktober 1903 der Nachtrag VI mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Ergänzung des Klassenguttarifes und der Ausnahmetarife Nr. 2 (Eier etc.), Nr. 3 (lebendes Geflügel), Nr. 4 (Pflaumen), Nr. 28 (Baumwollware), Nr. 29 (Leinenzeuge), Nr. 31 (Schweinefett), Nr. 32 (Frisches Obst), Nr. 33 (Nüsse).
2. Ermässigung der Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 5 (Getreide) und Nr. 11 (Weinessig und Spiritus).
3. Verschiedene Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu dem auf dem Titelblatte des Nachtrages angesetzten Verkaufspreise erhältlich.

Wien, am 5. September 1903. [878]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarifhefte 1.

Mit 20. September 1903 tritt zum Teil II, Heft 1, des Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. November 1901 der Nachtrag IV in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 0·08 Mark, respektive 9 Heller erhältlich.

Wien, am 4. September 1903. [879]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Nordwestdeutsch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Oktober 1903 gelangt ein neuer Tarif für den obbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes werden bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 50 Heller erhältlich sein.

Wien, am 5. September 1903. [880]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Massnahmen anlässlich der Herbstmanöver.

Infolge starker Inanspruchnahme der Strecke Kufstein—Ala durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver und der hierdurch bedingten Einschränkung, beziehungsweise Sistierung des Güterzugsverkehres auf der vorbezeichneten Strecke, werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. September 1903, Z. 39.635/16, folgende Anordnungen getroffen:

a) Auf Grund § 63 des Betriebsreglements, bezw. des § 6 der Ausführungs-Bestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, wird mit Gültigkeit vom 5. September bis einschliesslich 7. September 1903 eine temporäre Zuschlagsfrist von zwei Tagen zu der reglementarischen Lieferfrist für Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Tieren und leicht verderblichen Gütern) festgesetzt. Diese Zuschlagsfrist findet auf jene, auf der eingangs benannten Strecke zur Aufgabe gebrachten oder nach und über dieselbe bestimmten Frachtentransporte Anwendung, deren Beförderung auf unseren Linien oder auf fremden Bahnen während der Gültigkeitsdauer der Zuschlagsfrist aus Anlass der beregten Einschränkung, bezw. Sistierung des Güterzugsverkehres verhindert wird.

b) Ferner wird die Notwendigkeit eintreten, in der Zeit vom 5. September bis einschliesslich 7. September 1903 Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Tieren und leicht verderblichen Gütern), insofern deren Verladung und Beförderung nicht erfolgen kann, in sämtlichen Stationen der vorbenannten Strecke gemäss § 55, Absatz 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. Art. 5, Absatz 2, des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr bloss in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung zu übernehmen.

Wien, im September 1903. [881]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Genehmigung und Wiederaufhebung temporärer Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen für die Hilsroute Böhm.-Leipa—Bensen—Tannenberg.

Die in der Kundmachung vom 25. August 1903, Z. 26.492, vorbehaltlich hochortiger Genehmigung veröffentlichten Lieferzeit-Zuschlagsfristen für die über die obbezeichnete Hilfsroute und umgekehrt beförderten Güter von 48 Stunden bei Frachtgütern und 24 Stunden bei Eilgut und lebenden Tieren wurden durch Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. August 1903, Z. 38.872/16, bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Wiederaufnahme des Güterverkehres auf der Strecke Langenau—Haida mit dem Beifügen genehmigt, dass sich die Gültigkeit dieser Zuschlagsfristen im Sinne des Eisenbahn-Betriebsreglements § 63 sowohl auf den Oesterreichischen und Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr, als auch — und zwar im Sinne des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr — auf den internationalen Verkehr erstreckt.

Nachdem der Güterverkehr auf der Strecke Langenau—Haida mit 5. September 1903 wieder eröffnet werden konnte, sind die erstellten Zuschlagsfristen für die Hilfsroute Böhm.-Leipa—Bensen—Tannenberg und umgekehrt vom gleichen Tage an ausser Kraft gesezt worden.

Prag, am 5. September 1903. [882]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer.

Anlässlich der am 12. September 1903 von Göding nach Zaroschitz stattfindenden Wallfahrt wird den Teilnehmern in der III. Wagenklasse rücksichtlich der Relation Göding—Tscheitsch eine 50prozentige Fahrpreisermässigung in der Weise gewährt, dass die in Göding gelösten einfachen normalen Fahrkarten III. Klasse zur Fahrt von Göding nach Tscheitsch und zurück berechtigen.

Die Teilnehmer haben bei der Hinfahrt am 12. September 1903 den gemischten Zug Nr. 4104 (Abfahrt von Göding um 6 U. 37 M. früh) und bei der Rückfahrt am 13. September den gemischten Zug Nr. 4113 (Abfahrt von Tscheitsch um 3 U. 37 M. nachm.) zu benützen. Bei Benützung anderer Züge kann die Fahrpreisermässigung nicht in Anspruch genommen werden.

Die Fahrkarten werden an den Personenkassen in Göding nicht einzeln abgegeben, sondern sind für alle Teilnehmer an der Wallfahrt durch Führer der Wallfahrer in der Station Göding auf einmal zu lösen.

Wien, am 3. September 1903. [883]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ausnahmetarif 1a für Grubenholz. (Aufnahme neuer Stationen.) Vom 1. September 1903 ab wurden die Stationen Elberfeld-Mirke und Langschede des Direktionsbezirkes Elberfeld, Bottrop Nord des Direktionsbezirkes Essen, Porta des Direktionsbezirkes Hannover, Fürstenau des Direktionsbezirkes Münster und Stadthagen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn als Empfangsstationen (Sammellagerstationen) in den Ausnahmetarif I a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer im Versande von Stationen der Preussisch-hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Reichseisenbahnen aufgenommen.

Norddeutsch-Sächsischer Verkehr (Tarifheft Nr. 1). (Einbeziehung der Station Voldagsen etc.) In den im obgenannten Verkehre gültigen Ausnahmetarif 9 S für die Beförderung von Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen wurde am 1. September 1903 die Station Voldagsen des Direktionsbezirkes Hannover als Versandstation einbezogen. Ausserdem wurden in demselben Tarifhefte sofort folgende Entfernungen berichtigt:
a) Annaberg i. S. — Schnittpunkt M in km 360;
b) Klotzsche — Schnittpunkt D in km 225.

Deutschland. (Ablehnung von Frachtermässigungen für Futtermittel.) Wie die „Münchner Allgem. Ztg." mitteilt, hatte die bayerische Zentral-Darlehenskassa an das Ministerium des Aeussern ein Gesuch um Gewährung von Frachtermässigungen für Futtermittel für die von der Futternot betroffenen Gegenden gerichtet. Das Ministerium trug aber Bedenken, diesem Gesuche stattzugeben, da infolge der mittlerweile eingetretenen wesentlichen Besserung der Ernteverhältnisse die Landwirte auch in den von der Trockenheit befallen gewesenen Bezirken in der Lage sein würden, die augenblicklichen Schwierigkeiten aus eigener Kraft zu überwinden, und bezüglich des Vorhandenseins eines Notstandes, der die gewünschte Massnahme rechtfertigen würde, ausreichende Anhaltspunkte fehlen. Ausserdem seien den Landwirten für die Beschaffung von Futtermitteln und von Saatgut durch die allgemeinen Tarifmassnahmen bereits wesentliche Erleichterungen geboten. Behufs weiterer Vertretung der Gewährung von ausserordentlichen Frachtermässigungen für Futter- und Streumittel zugunsten der Bezirke mit besonders ungünstiger Futter- und Stroherute hat der Landwirtschaftsrat im Einvernehmen mit den beteiligten landwirtschaftlichen Kreisausschüssen von Niederbayern, Oberpfalz, Mittelfranken und Unterfranken auf Ersuchen des Ministeriums des Innern beschleunigte weitere Erhebungen eingeleitet, um diese dem Ministerium vorzulegen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Ständige Tarifkommission.) Am 8./9. September 1903 findet in Berchtesgaden die 81. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen u. a. folgende Beratungsgegenstände:

1. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 50 B 3 der Verkehrsordnung (Zulassung gefüllter Ovalfässer von mehr als 100 l Inhalt zur Stückgutbeförderung).

2. Aufnahme von Vorschriften über die Verhüttung von Beschädigungen der Laderampen in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A.

3. Aenderung der Vorschriften über die Verladung von Fahrzeugen u. dgl.

4. Tarifierung verschiedener Artikel, und zwar: Holzkistchen, gebrauchte leere Stück- und Fuderfässer, sowie Bottiche, Eisenvitriol-Gipsmehl, Geflügelkalk, Kupfersoda, Staubvertilgungsmittel, Flusssäure und Rückstände der Flusssäurefabrikation, Rohbenzin, rohe Hufeisen, Abfälle der Tuch- und Wirkwarenfabrikation, Asbestzementbausteine und -Platten, Bleiglanz, Zyanschlamm, Perlmutterabfälle, Rückstände der Rüböl-raffinerie, Schamottewaren und Retorten aus Ton, Steinasphaltröhren, Tonpfeifen, Zucker und Melasse.

5. Aufnahme von Rhabarberstengeln in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter.

6. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 45 der Verkehrsordnung (Beförderung von Tiersendungen in zuschlagspflichtigen Zügen).

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden unter anderem im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die deutsche Ausstellung für Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft in Aussig
   15. Juni bis 15. September 1903;
2. die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Baden-Baden
   18. bis 21. September 1903;
3. die Ausstellung landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte in Cannstatt
   26. bis 30. September 1903;
4. die Ausstellung von Neuheiten auf ärztlichem und naturwissenschaftlichem Gebiete im Anschlusse an die 75. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte in Cassel
   20. bis 26. September 1903;
5. die Maler-Fachausstellung in Chemnitz
   24. bis 30. August 1903;
6. die Ausstellung photographischer Erzeugnisse und Bedarfsartikel anlässlich der Wanderversammlung des deutschen Photographenvereines in Dresden
   17. August bis 30. September 1903;
7. die allgemeine Geflügel-, Militärbrieftauben- und Vogelausstellung in Landshut
   6. bis 13. September 1903;
8. die internationale Hundeausstellung in Leipzig
   5. und 6. September 1903;
9. die Landes-Gesellenstücks-Ausstellung in München
   8. bis 15. September 1903;
10. die XV. Foxterrier-Spezialausstellung in München
    12. und 13. September 1903;
11. die II. grosse allgemeine Geflügelausstellung in Troppau
    15. bis 17. August 1903;
12. die Kaninchenausstellung in Weinheim
    16. und 17. August 1903.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an Stabeisen und Eisenblechen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf:

circa 35.000 kg Schwarzbleche, Format 650 × 1000 mm;
„ 25.000 „ Kesselbleche, Ia Qualität;
„ 40.000 „ Plattenbleche, IIa Qualität, von 5 mm aufwärts stark;
„ 3.000 „ gerippte Bleche;
„ 30.000 „ Dachbleche, 0·6 mm stark in Längen von 1100, 2000 und 3060 mm;
„ 25.000 „ Musterbleche bis inkl. 4 mm stark;
ferner auf:
„ 300.000 „ Band-, Façon-, Flach-, Gitter-, Rund- und Nieten- und
„ 20.000 „ Winkeleisen.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Teiles desselben reflektierenden Firmen haben ihre vorschriftsmässig verfassten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen 1 Krone-Stempelmarke zu versehen sind, bis zum **21. September 1903, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der Oesterr. Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind franko einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen, und zwar für die Kesselbleche, sowohl für Schweisseisen (Holzkohleneisen), als auch für Martin-Flusseisen, für die übrigen Blechgattungen, sowie für das Stab- und Winkeleisen ebenfalls, sowohl für Schweisseisen, als für Flusseisen, ersteres ausserdem in Holzkohleneisen, wie auch in Kokseisen-Qualität.

Das das Offert enthaltende Kuvert ist mit der Aufschrift: **„Offert auf Lieferung von Stabeisen und Eisenblechen"** zu versehen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen und gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, am 2. September 1903.

Die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1967	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Melasse und Osmosewasser	Opočno	Györ M.Á.V.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 10. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, resp. Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	129 Heller		Im Kartierungswege		
1968	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Weintrauben	Lajosmizse (Station der Budapest-Lajosmizseer Lokal-Eisenbahn)	Baden	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Eilgut und Aufrechthaltung der allgemein gültigen einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	527 Heller pro 100 kg inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		
					Wr.-Neustadt					571				
1969	Südbahn-Gesellschaft		Kartoffeln (Erdäpfel)	Polstrau	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) exportiert werden	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Heller 111	Heller 85	Heller 26	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
				Fridau					109	85	24			
				Moschganzen					106	85	21			
				Pettau					104	85	19			
				Kranichsfeld-Frauheim					101	85	16			
				Pragerhof					99	85	14			
				Windisch-Feistritz					99	85	14			
				Pöltschach					97	85	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1970	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, sowie Eisenbahnschwellen	allen Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Prag-Hrabovka transit Kolin St.E.G. transit Pardubitz St.E.G. transit Oktischko St.E.G. transit Znaim St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen obliegt dem Aufgeber. Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben			30 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der St.E.G., sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1904	
1971	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, sowie Eisenbahnschwellen	allen Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kralup St.E.G. transit Prag-Hrabovka transit Kolin St.E.G. transit Pardubitz St.E.G. transit Tinischt St.E.G. transit Starkoč St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen obliegt dem Aufgeber. Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau—Alt-Paka bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben			30 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der St.E.G., sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau—Alt-Paka als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1904	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1972	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Dampfkessel der Tarifpos. D—6 und Maschinen der Tarifpos. E—6, lit. d	Brünn St.E.G. Schimitz	Stadlau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue einer Lederfabrik in Stadlau bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif		63 Heller		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904	
1973	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel	Kunowitz	Boikowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	19 Heller	15 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1974	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Zuckerrüben der Pos. Z—10 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Malaczka	Dürnkrut	Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	32 Heller	28 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1975	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Schafwollgarne und Streichgarne a) ein-, zwei- oder mehrdrähtig; b) eindrähtig	Skalitz-Boskowitz St.E.G.		ad a) und b) Aufgabe als Frachtgut; ad a) Frachtzahlung für beliebige Mengen; ad b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; ad a) und b) Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 2, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	.	Heller a) b)		Im Kartierungswege		
					Friedland i. B. S.N.D.V.B.					276 245				
					Graslitz ob. Bhf. B.E.B.					418 326				
					Graslitz unt. Bhf B.E.B.					415 324				
					Maffersdorf R.G.T.E.					273 245				
					Raspenau S.N.D.V.B.					272 242				
					Reichenberg S.N.D.V.B.					253 229				
				oder umgekehrt										
1976	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin),*) Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl),*) Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Zisternen-(Reservoir-)Wagen	Jedlicze		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Erfüllung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes. Im übrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Teiles I, Abteilung B, lit. A, Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife massgebend	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens 31. März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau einzureichen sind	*) Für Sendungen von Petroleumnaphtha (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen werden die nebenstehenden Frachtsätze um 10 Prozent erhöht berechnet
					Bodenbach (St.E.G.)					220				
					Dzieditz					100				
					Eger (B.E.B.)					204				
					Eger (k.k.ö.St.B.)					204				
					Eisenstein					200				
					Franzensbad					204				
					Furth i. W.					200				
					Georgswalde-Ebersbach					266				
					Halbstadt					186				
					Jägerndorf					108				
					Liebau					220				
					Myslowitz					108				
					Oderberg (K.F.N.B.)					100				
					Oświęcim					100				
					Passau					190				
					Pontafel					295				
					Reichenberg					232				
					Salzburg					194				
					Seidenberg					248				
					Simbach					192				
					Szczakowa					106				
					Tetschen (Oe.N.W.B.)					220				
					Troppau (K.F.N.B.)					108				
					Warnsdorf					264				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1977	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus der Pos. S—50 a der Güterklassifikation	Boguchwała	Schönbrunn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 175		Im Kartierungswege		
				Nowemiasto						217				
				Rymanów						200				
				Rzochów						162				
				Tarnowiec						188				
				Trzcinica						179				
				Wiśniowa						192				
1978	k. k. österr. Staatsbahnen		Oele, mineralische, aus Pos. 0—4 der Güterklassifikation	Laut nachstehender Tabelle		Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Verschieden	Laut nachstehender Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		Aufgabe mit direkten nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen

Von	Nach: Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)	Landesgrenze bei Beskid	Landesgrenze bei Łupków (Vidrány)	Landesgrenze bei Łełuchów (Orló)	Zwardoń transit
	Heller pro 100 kg				
Biecz	130	104	61	55	92
Borysław	85	55	72	108	138
Drohobycz	83	52	70	106	134
Głęboka	98	68	55	94	122
Gorlice	132	106	63	55	92
Grybów	138	110	68	46	85
Iwonicz	120	92	46	68	102
Jasło	126	100	55	61	96
Jedlicze	124	96	49	65	100
Kolomea	61	85	112	146	172
Krechowice	65	61	90	124	152
Krosno	122	94	46	68	102
Lemberg	83	63	83	116	132
Lemberg-Podzamcze	83	65	85	116	134
Lubieńce	81	37	81	116	144
Marcinkowice	146	120	79	37	74
Nadwórna	37	83	110	144	168
Neu-Sandec	144	118	76	34	76
Nowosielce-Gniewósz	116	87	37	74	108
Olszanica	108	79	37	83	114
Peczeniżyn-Szczepanowski	76	102	128	162	186
Posada-Chyrowska	100	70	52	92	120
Przemyśl	102	76	61	96	114
Rymanów	120	92	43	70	104
Sambor	94	63	61	98	126
Sanok	114	85	34	76	110
Skawina	154	130	100	83	58
Skole	85	30	85	120	148
Skołyszyn	128	102	58	58	94
Słoboda-Rung. Grube	105	129	156	190	216
Stanislau	49	74	102	136	160
Stróże	136	110	68	46	85
Ustrzyki	104	76	43	85	118
Wola-Lużańska	134	106	65	52	87
Zagórz	112	83	34	79	110
Zagórzany	132	104	61	55	92
Zuczka	76	100	126	160	185

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1979	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	Mauerziegel der Pos. Z—1 a	Kolomea	Horodenka Stadt	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Auflieferung von 75 Wagenladungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen für den Bau der Volksschule in Horodenka bestimmt sein und mit Frachtbriefen aufgegeben werden, auf welchen das Gemeindeamt in Horodenka als Absender und Empfänger bezeichnet ist**	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	20 Heller	12 Heller	8 Heller	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirken ist**	
1980	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks**	**sämtlichen Versandstationen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes**	Kreuzendorf	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Steinkohlen und Steinkohlenbriquetts, für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Coaks. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes**	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	**Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. Juni 1901**	Bestehen keine direkten Frachtsätze	**Es haben die für die Station Skrochowitz-Braunsdorf in diesem Tarife geltenden Frachtsätze Anwendung zu finden**		Im Kartierungswege		
1981	**k. k. österr. Staatsbahnen**	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Schleifholz laut Nomenklatur des **in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	Taus Böhm. Kubitzen-Vollmau	Aschaffenburg	**Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903**	**Tarif, Teil IV, Heft 3 (Abschnitt VII B), des Oesterreichisch-Ungarisch Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903**	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·91	Mark 0·87	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1982	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, welcher laut Frachtbriefvorschreibung zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt ist	Husiatyn transit	Dresden-Elbkai	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	**14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903**	Elbe-Umschlagstarif für Südwestrussland vom 1. Oktober 1894		256 Pfennig		Im Kartierungswege		***) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg.** **Die Frachtsätze finden Anwendung auf Sendungen aus Russland, welche per Achse in Husiatyn anlangen und von da nach einem der vorstehend genannten Elbe-Umschlagsplätze binnen 6 Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Husiatyn an gerechnet, weiterbefördert werden**
					Schönpriesen-Umschlag					223 Pfennig*)				
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz					228 Pfennig*)				
1983	**Böhmischen Nordbahn**		**Braunkohle zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen**	Bodenbach transit	Turnau	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. **Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen:** **„Regiesendung der k. k. österr. Staatsbahnen"**	**vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903**	**Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902**	Verschieden	30 Kronen für 10.000 kg		Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
60	Nr. 69 vom 18. Juni 1903, bezw. Nr. 86 vom 30. Juli 1903	33 (Ausserkraftsetzung), bezw. 52 (Abänderung)	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Papier der Pos. P—1 d der Güterklassifikation des Oesterr.-Ungar. Tarifes, Teil I, mit der Bestimmung zum Exporte seewärts	Gródek und Złoczów	norddeutschen Seehäfen transit oder nach Oder-Umschlagplätzen transit	Die Gültigkeit der gegenständlichen Frachtbegünstigung wird bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. Dezember 1903 verlängert	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
83	Nr. 100 vom 1. September 1903	1931	Buschtěhrader Eisenbahn	Nicht namentlich angeführt	Eisen und Stahl etc.	Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Czernosek (Oe.N.W.B.) etc.	In der 14. Rubrik ist zu bemerken: „Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung."	
84	Nr. 141 vom 11. Dezember 1902	2938	Lokalbahn Friedland-Heinersdorf		Ober- und niederschlesische Steinkohle	Friedland transit	Schönwald Rückersdorf Hegewald Neustadt a. T. Bärnsdorf Heinersdorf a. T.	In Rubrik 6 hat es anstatt ober- und niederschlesische Steinkohlen richtig zu lauten: „Steinkohlen"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 104. Wien, 10. September 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Teilstrecke Lemberg—Sambor der Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze.

Am 27. August 1903 wurde die erste Teilstrecke Lemberg—Sambor der Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die normalspurige, mit Dampf zu betreibende Strecke zweigt südwestlich aus der Station Lemberg der Linie Krakau—Podwołoczyska—Wołoczyska ab und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen:

Skniłów, Haltestelle; Stawczany, Station; Lubien wielki, Station; Porzecze zadwórne, Haltestelle; Komarno-Buczały, Station; Koropuż, Halte- und Ladestelle; Rudki, Station; Chłopczyce, Station; Koniuszki Siemianowskie, Halte- und Ladestelle; Kalinów-Kaisersdorf, Station; Sambor, Anschlussstation, bestehende Station der k. k. Staatsbahnen der Linie Chyrów, beziehungsweise Posada chyrówska—Stryj.

Die neue Strecke dient dem Personen- und Güterverkehre.

Die Stationen Stawczany, Lubien wielki, Komarno-Buczały, Rudki, Chłopczyce und Kalinów-Kaisersdorf gelangten für den Gesamtverkehr, die Halte- und Ladestellen Koropuż und Koniuszki Siemianowskie für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für Güter in vollen Wagenladungen nach Uebereinkunft, bezw. nach vorheriger Anmeldung, schliesslich die Haltestellen Skniłów und Porzecze zadwórne nur für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg.

Eröffnung der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau.

Am 29. August 1903 wurde die vollspurige, für den Dampfbetrieb eingerichtete Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau mit nachstehenden Stationen und Haltestellen für den öffentlichen Verkehr eröffnet:

Böhm.-Leipa—Stadtpark (als Anschlussstation der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft), Manisch (Personenhaltestelle), Ober-Liebich (Station), Wolfersdorf (Station), Neudörfel (Personenhaltestelle), Meistersdorf (Station), Ullrichstal (Station), Parisen—Ober-Steinschönau (Station), Ober-Preschkau (Personenhalte- und Verladestelle), Steinschönau (als Anschlussstation der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft).

Die Stationen sind für den Gesamtverkehr (ausschliesslich der Beförderung von explosiven Gütern), die Personenhalte- und Verladestelle Ober-Preschkau für den Personen- und Wagenladungsverkehr, die Personenhaltestellen Manisch und Neudörfel für den Personenverkehr eröffnet.

Den Betrieb führt die k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Ergebnis der Revision für die Geleiseanlage der Wagenhalle B samt Zufahrtsgeleisen im Betriebsbahnhofe Grinzing: Erteilung der Betriebsbewilligung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen, wonach auf Grund der am 26. Juni 1903 mit einem günstigen Ergebnisse vorgenommenen Revision die Betriebsbewilligung für die Geleiseanlage der Wagenhalle B samt Zufahrtsgeleisen im Betriebsbahnhofe Grinzing der Städtischen Strassenbahnen in Wien im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien als Konzessionär erteilt wurde, zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 33.187.]

Projektierte Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Tetschen nach Bensen. (Detailprojekt: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. August 1903 das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilte Ergebnis der in der Zeit vom 10. bis 16. September 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Detailprojektes für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Tetschen nach Bensen zur Kenntnis genommen und auf Grund dieses Kommissionsergebnisses die Gemeinnützigkeit des projektierten Bahnunternehmens nach diesbezüglich mit dem k. k. Ministerium des Innern gepflogenen Einvernehmen anerkannt. Dem Vollzugsausschusse für die projektierte elektrische Kleinbahn von Tetschen nach Bensen würde für den Fall der weiteren Verfolgung dieses Projektes obliegen für die Teilstrecken: vom Sternplatz bis km 2·5/6, ferner vom km 4·9/10 bis km 5·7/8, km 8·6/7 bis km 9·3/4 und eventuell für die Schleppbahn zur Grohmannschen Fabrik in Bensen Variantenprojekte ausarbeiten zu lassen und dem k. k. Eisenbahnministerium vorzulegen. In diesem Falle würde das k. k. Eisenbahnministerium keinen Anstand nehmen, nach erfolgter kommissioneller Behandlung dieser Variantenprojekte dem obgenannten Vollzugsausschusse den Baukonsens für die übrigen Teilstrecken km 2·5/6 bis km 4·9/10, km 5·7/8 bis km 8·6/7 und km 9·3/4 bis km 9·8/9, rücksichtlich welcher sich das Kommissionsergebnis als ein im allgemeinen anstandsloses darstellte, zu erteilen. [E.-M.-Z. 6780.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Vorlage der Detailpläne für die aus Anlass der projektierten Verlängerung obiger Lokalbahn bis Dynów in den Verkehrsstellen Bachórz und Dynów herzustellenden Hochbauten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. August 1903 die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien im Wege der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg vorgelegten Detailpläne für die aus Anlass der projektierten Verlängerung der schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk—Bachórz bis Dynów in den Verkehrsstellen Bachórz und Dynów herzustellenden Hochbauten genehmigt und unter einem an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Prüfung im Sinne des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baukonsens hierfür zu erteilen. Gleichzeitig werden die mit den Erlässen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Oktober 1902, Z. 36.792, und vom 13. November 1902, Z. 48.132, genehmigten Projekte für die ursprünglich vorgesehenen Hochbauten in der Station Bachórz gegenstandslos. [E.-M.-Z. 35.968.]

Normalspurige Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. (Ergebnis der durchgeführten politischen Begehung, betreffend eine Reihe von Aenderungen der bereits früher kommissionell festgesetzten Rampen, Wege und Wasserläufe: Baukonsenserteilung ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. August 1903 das von der k. k. Statthalterei in Linz mitgeteilte Ergebnis der am 11. und 12. August 1903 vorgenommenen politischen Begehung, betreffend eine Reihe von Aenderungen der laut der Begehungsprotokolle vom 11. September 1900, bezw. vom 7. Oktober 1901 kommissionell bestimmten Rampen, Wege und Wasserläufe im Zuge der normalspurigen Lokalbahn Lambach - Vorchdorf, sowie die nach Massgabe der Kommissionsbestimmungen und mit dem Vorbehalte der gütlichen Erwerbung des erforderlichen fremden Grundes für die projektierten neuen Herstellungen ex commissione erfolgte Baukonsenserteilung zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 37.883.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Wien: Eröffnung der Abfertigungsstelle „Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D.U.B.“) Am 15. September wird bei dem Industriegeleise der Firma S. & W. Hoffmann auf der Strecke Nussdorf—Kaiser-Ebersdorf (anschliessend an die kurrente Strecke in km 2·880 und km 3·199 eine Expeditsstelle mit dem Namen „Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D.U.B.“ eröffnet werden. Die Güteraufnahme, und zwar Eil- und Frachtgüter von und nach dieser Expeditionsstelle findet nur im Verkehre mit dem Lagerhause S. & W. Hoffmann statt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Juli der Haltepunkt Bahnsdorf an der Bahnstrecke Cottbus—Grossenhain im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Halle a. d. Saale, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Pustleben zwischen den Stationen Bleicherode und Wolkramshausen an der Bahnstrecke Münden i. Hn.—Nordhausen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Cassel, welcher bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehre diente, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen der angeschlossenen Werke mit der Einschränkung, dass Ladungen nach dem Haltepunkte nur frankiert, von demselben nur unfrankiert und in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen; die Haltestelle Radlin zwischen den Stationen Jarotschin und Zerkow an der Bahnstrecke Oels—Gnesen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Posen, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen; die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen; der Haltepunkt Ursprung an der Bahnlinie Höhlteich—Wüstenbrand der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, der bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, für den beschränkten Stückgutverkehr; der Haltepunkt Weyersheim an der Bahnlinie Vendenheim—Weissenburg der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Station V. Klasse Stockau zwischen den Stationen Seybothenreuth und Bayreuth an der Bahnlinie Weiden—Neuenmarkt—Wirsberg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, die bisher nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet war, für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst; der Haltepunkt Culten zwischen den Stationen Crimmitschau und Werdau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Stückgutverkehr; der Haltepunkt Gudenhagen zwischen den Stationen Brilon (Stadt) und Brilon (Wald) an der Bahnstrecke Buren—Brilon (Wald) im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung von Gudenhagen findet nicht statt; nach Gudenhagen darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt; der Fahrkartenverkauf findet durch die Zugsführer statt; der Haltepunkt Woinowitz zwischen der Station Studzienna und der Haltestelle Kranowitz an der Bahnstrecke Ratibor—Troppau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Station Stettin-Westend zwischen den Stationen Torney und Zabelsdorf an der Bahnstrecke Stettin—Jasenitz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Güterverkehre diente, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Tieren; die Abfertigung von Sprengstoffen ist auch ferner ausgeschlossen; der Haltepunkt Göritz (Stadt) zwischen

den Stationen Lässig und Göritz an der Bahnstrecke Cüstrin—Reppen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; gleichzeitig wurde die Station Göritz für den Personen- und Gepäcksverkehr geschlossen; der Haltepunkt Grebben zwischen den Stationen Dremmen und Heinsberg an der Bahnstrecke Lindern—Heinsberg im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Cöln für den Personenverkehr; der Fahrkartenverkauf findet durch einen Agenten statt; das Reisegepäck der von Grebben fahrenden Reisenden wird dem Packmeister zur Nachbehandlung übergeben; direkte Abfertigung des Reisegepäckes erfolgt nur dann, wenn der Reisende sich bereit erklärt, sein Gepäck direkt nach dem Verlassen des Zuges in Empfang zu nehmen; der Haltepunkt Neuwalde zwischen den Stationen Schnellewalde und Deutsch-Wette an der Bahnstrecke Kandrzin—Neisse im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz unter gleichzeitiger Umwandlung in eine Haltestelle für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr, mit Ausnahme schwerwiegender Fahrzeuge und Sprengstoffe; der Haltepunkt Strickerhäuser an der Bahnstrecke Hirschberg i. Schl.—Grünthal im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Breslau für die Abfertigung von Reisegepäck während der Dauer des Sommerfahrplanes; die Haltestelle Töppeln an der Bahnstrecke Weimar—Gera im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Erfurt auch für die Abfertigung von Vieh in Wagenladungen; ferner die Station Reichenthalerstrasse der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Tierverkehr in einzelnen Stücken und Wagenladungen.

Am 5. Juli der Haltepunkt Ermelinghof an der Bahnstrecke Münster—Hamm im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Münster, der bisher nur dem Personen- und beschränkten Gepäcksverkehre diente, als Haltestelle für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke; die Annahme und Auslieferung von lebenden Tieren, Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Am 6. Juli die Ladestelle Elberfeld-Ottenbruch im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld für die Verladung von Stückgütern der angeschlossenen Lagerplätze, soweit die Gegenstände einzeln mehr als 750 kg wiegen oder in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können oder aber die auf Vereinbarung mit der Eisenbahn den Lagerplatzmietern zur Selbstverladung von Stückgut gestellten Eisenbahnwagen mit mindestens 2000 kg nach einer Bestimmungsstation beladen oder durch die für eine Bestimmungsstation vorhandenen Mengen räumlich ausgenützt werden.

Am 10. Juli die Haltestelle Ottendorf zwischen den Stationen Quaritz und Waltersdorf an der Bahnstrecke Glogau—Sagan im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Posen, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Kleinvieh in einzelnen Stücken und Leichen eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken und Vieh in Wagenladungen; die Abfertigung von Kleinvieh in mehrbödigen Wagen, sowie von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen; die Station V. Klasse Gundelshausen zwischen den Stationen Abbach und Sinzig an der Bahnlinie Ingolstadt—Regensburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, die bisher nur für Stückgutabfertigung bis zum Einzelgewichte von 250 kg eingerichtet war, für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst.

Am 15. Juli der Haltepunkt Hohenlychen zwischen den Stationen Tangersdorf und Lychen an der Bahnstrecke Fürstenberg i. M.—Templin im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Stettin für den Personenverkehr; die Station Magerviehhof zwischen den Stationen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Marzahn an der Bahnstrecke Lichtenberg—Werneuchen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Berlin für den Personen-, Gepäcks-, Tier- und Güterverkehr; die Beförderung von Personen, Gepäck und lebenden Tieren ist keiner Beschränkung unterworfen; der Güterverkehr ist dagegen auf solche Eil- und Frachtgüter beschränkt, welche an die Zentrale für Viehverwertung oder an Interessenten, denen die Beförderung auf den Anschlussgeleisen gestattet ist, gerichtet oder von diesen aufgegeben werden; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station V. Klasse Paindorf zwischen den Stationen Petershausen und Reichertshausen an der Bahnstrecke München—Ingolstadt der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh; der Personenhaltepunkt Bad Sachsa zwischen den Stationen Tettenborn-Sachsa und Walkenried an der Bahnstrecke Northeim—Nordhausen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Eilstückgutverkehr; die Station Schwarzenbach bei Pressath zwischen den Stationen Parksteinhütten und Pressath an der Bahnlinie Weiden—Neuenmarkt-Wirsberg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, die bisher nur für Stückgutabfertigung bis zum Einzelgewichte von 250 kg eingerichtet war, für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst.

Am 19. Juli die Haltestelle Neuwalde zwischen den Stationen Schnellewalde und Deutsch-Wette an der Bahnstrecke Kandrzin—Neisse im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den gesamten Viehverkehr.

Am 20. Juli der Haltepunkt Dombrowa zwischen den Stationen Karf und Radzionkau an der Bahnstrecke Beuthen—Tarnowitz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Lagerhaus-Angelegenheiten

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat August 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten August 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten August 1903
		vom ersten bis letzten August		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	57.798	30.950	23.648	65.100
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren . . .	—	—	—	—
Eisen	3.800	112	700	3.212
Feigen	—	—	—	—
Fette	2.352	1.917	270	3.999
Kaffee	9.325	1.126	1.626	8.826
Wein	4.844	1.173	413	5.604
Zucker	7.403	11.554	8.703	10.254
Diverse	30.074	15.068	11.937	33.205
Assekuranzwert . . K	5,243.984	3,165.061	2,125.345	6,283.700

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 218.400 kg. Assekuranzwert von K 212.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten August 1903
		vom ersten bis letzten August		
Lagerscheine:				
Stück	11	1	—	12
Versicherungswert . K	32.030	3.200	—	35.230
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat August 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten August 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten August 1903
		vom ersten bis letzten August		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	20.254	16.048	17.056	19.246
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	1.687	5	1.692	—
Hafer	11.728	2.106	9.532	4.302
Mais	1.857	3.682	4.553	986
Diverse	4.982	837	1.279	4.540
Rübsen	—	9.418	—	9.418
Gerste	—	—	—	—
Reps	—	—	—	—
Assekuranzwert . . K	261.125	293.760	222.935	331.950

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten August 1903
		vom ersten bis letzten August		
Lagerscheine:				
Stück	4	—	4	—
Versicherungswert . . K	36.400	—	36.400	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 132.416 kg, Assekuranzwert von K 20.667.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	August 1903				August 1902			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt . . .	121.894	191.202	190.765	122.331	144.902	277.600	217.190	205.312
Darunter:								
Weizen	8.098	17.979	22.507	3.570	3.844	24.274	22.404	5.714
Roggen	8.040	25.197	27.224	6.013	439	37.213	35.627	2.025
Gerste	2.998	12.569	6.265	9.302	7.564	2.839	3.689	6.714
Hafer	36.813	42.676	58.766	20.723	6.259	18.144	15.506	8.897
Mais	16.344	59.738	43.693	32.389	90.559	152.782	119.834	123.507
Hirse	2.011	—	697	1.314	4.339	101	492	3.948
Bohnen	332	—	31	301	3.713	297	721	3.289
Erbsen	1.225	314	294	1.245	202	71	—	273
Malz	844	201	404	641	502	402	502	402
Reps	1.502	3.587	152	4.937	616	23.888	3.393	21.111
Hanfsamen	384	220	257	347	272	4	109	167
Wicken	5.982	141	362	5.761	2.405	172	132	2.445
Mehl	11.285	18.161	22.818	6.628	1.967	1.443	2.423	987
Kleie	1.892	700	1.515	1.077	642	197	435	404
	97.750	181.483	184.985	94.248	123.323	261.827	205.267	179.883
Spiritus	4.400	—	1.047	3.353	4.728	—	891	3.837
Zucker	—	1.742	—	1.742	3.299	510	1.258	2.551
Wein	2.445	181	247	2.379	2.269	245	134	2.380
Oele und Fette	1.432	—	120	1.312	776	374	330	820
Sonstige Waren	15.867	7.796	4.366	19.297*	10.507	14.644	9.310	15.841
Mittlere Tagesbewegung . .	15.279 Meterzentner				19.792 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	2,555.840	1,583.030	1,486.530	2,652.340	2,210.770	1,993.080	1,069.880	3,133.970

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	21	5	11	15	14	6	6	14
Versicherungswert . . . K	164.800·—	38.000·—	61.800·—	141.000·—	198.850·—	152.900·—	137.700·—	214.050·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	2	—	—	2
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	3.400·—	—	—	3.400·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	2.600·—	—	—	2.600·—

*) Darunter 8407 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Eröffnung der Personenhalte- und Verladestelle Ober-Preschkau.

Am 8. September 1903 fand die Eröffnung der Personenhalte- und Verladestelle Ober-Preschkau der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau für den Personen- und Wagenladungsverkehr statt.

Prag, am 5. September 1903. [884]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Einführung der Dienstanweisung Nr. 22 zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 ist die Dienstanweisung Nr. 22 in Kraft getreten.

Dieselbe enthält einen neuen Ausnahmetarif Nr. 74 für getrocknete Malztreber, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Wien, am 5. September 1903. [885]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Ladestelle „Bory“ auf „Domsgrube“.

Die Bezeichnung der auf der Lokalbahn Piła-Jaworzno am 5. August 1903 ausschliesslich für Wagenladungen der Domsgrube eröffneten Ladestelle „Bory“ wird auf „Domsgrube“ abgeändert.

Krakau, am 5. September 1903. [886]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Hornviehverkehr von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Wien-St. Marx.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. November 1903 tritt ein neuer Tarif für die frachtgutmässige Beförderung von Hornvieh (Stiere, Ochsen, Kühe und Kälber) in Wagenladungen von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Strecken Pössnitz—Nabresina—Cormons, Marburg-Hauptbahnhof—Franzensfeste und Gossensass—Peri) nach Wien-St. Marx, Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, in Kraft.

Der Tarif für die frachtgutmässige Beförderung von Hornvieh (Stiere, Ochsen, Kühe und Kälber) in Wagenladungen von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Wien-St. Marx, gültig vom 1. Juli 1901, tritt mit Ende Oktober 1903 ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Heller zu beziehen.

Wien, am 5. September 1903. [887]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Frachtberechnung für frisches Obst von Budapest nach Berlin.

Mit Gültigkeit vom 21. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903, gelangt für die Beförderung von frischem Obst, bei Aufgabe als Frachtgut in loser Schüttung (à la rinfusa) von den Stationen Budapest (linkes Donauufer) und Kőbanya (felsö p. u., alsó p. u.) nach Berlin (Ant. Dr. Pörl. und Schles. Bhf.) der direkte Frachtsatz von 378 Markpfennig für 100 kg im Kartierungswege unter Aufrechterhaltung der im Ausnahmetarife Nr. 8 des obigen Verbandes enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung.

Budapest, am 2. September 1903. [888]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1903 wurden die Stationen Adamsdorf und Neudamm des Direktionsbezirkes Bromberg als Versandstationen für gebrannte Steine in den Ausnahmetarif 5a des obgenannten Güterverkehres einbezogen.

Ueber die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 20. August 1903 wurden mehrere Stationen der Bezirke der Eisenbahn-Direktionen Stettin, Halle a. S., Breslau, Danzig und Königsberg i. Pr. als Empfangsstationen neu in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen, sowie bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg zu erfahren.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher und Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif. (Ergänzungen und Ermässigungen). Die für den Verkehr mit Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz, Friedrichshafen, Lindau bestehenden Tarife wurden vom 1. September 1903 ab durch Aufnahme weiterer Artikel ergänzt und teilweise ermässigt. Soweit daneben einzelne geringe Frachterhöhungen eintreten, kommen die neuen Sätze erst vom 1. November 1903 zur Anwendung. Der bezügliche Tarifnachtrag kann voraussichtlich vom 29. August 1903 ab bei den Tarifstationen eingesehen oder käuflich bezogen werden.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Offert-Ausschreibung.

Zu den Offerteröffnungen, welche am 1. Oktober d. J., um 9 Uhr früh, bei den in der bereits verlautbarten Kundmachung über die Lieferungsausschreibung von Uniformstoffen, Zubehörsorten, sowie in jener über Lieferung von Kürschnerwaren und Ausschreibung der Uniformkonfektionierung benannten k. k. Staatsbahn-Direktionen stattfinden, ist den Offerenten oder deren Bevollmächtigten der Zutritt gestattet.

Wien, am 4. September 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1984	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Piła-Jaworzno	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmaterial	Chrzanów	Kąty	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	12	5	7	Im Kartierungswege		
			Steinkohle											
			Bleierz und Zinkerz	Kąty	Chrzanów				12	5	7			
			Bruchsteine der Pos. S—55/a der Güterklassifikation und Schotter						9	5	4			
1985	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, ferner Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauufer-Bahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien Staatsbahnhof transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	10 Heller		Im Kartierungswege		In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr für die Ueberstellung von der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie die Gebühr für die Manipulation auf dem Donauufer-Bahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1986	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	I. Klasse bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aussig (Oe.N.W.B.) und Schreckenstein	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901, bezw. Lokalgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn	184	171	13	Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Aussig (Oe.N.W.B. u. St.E.G.) und Schreckenstein	Raspenau (S.N.D.V.B.)				218	204	14			
			10.000 kg	Aussig (Oe.N.W.B.) und Schreckenstein	Reichenberg (S.N.D.V.B.)				184	154	30			
				Aussig (Oe.N.W.B. u. St.E.G.) und Schreckenstein	Raspenau (S.N.D.V.B.)				218	187	31			
1987	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Gebrauchte leere Säcke	Bodenbach (B.N.B.)	Prag (B.N.B. und Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife und Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	92 Heller	72 Heller	20 Heller	Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Bodenbach (St.E.G.)	Prag (St.E.G.)									
				Tetschen (B.N.B.)	Prag (B.N.B. und St.E.G.)									
				Tetschen (Oe.N.W.B.)	Prag (Oe.N.W.B.)									
1988	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zur Neuanlage einer landwirtschaftlichen Spiritusbrennerei in Rakonitz bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in der Station Rakonitz (B.E.B.) zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
										Heller				
1989	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Chamotteziegel (Chamottesteine)	Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.)	Böhm.-Trübau (St.E.G.) Brünn (St.E.G.) Olmütz (St.E.G.) Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.) Teschen (K.F.N.B, oder Ks.Od.) Jägerndorf (k.k.St.B.) Römerstadt (k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. 3. Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	116 134 133 167 180 172 173		Im Kartierungswege		
1990	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Polna-Stecken	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn müssen an den Transporten mit mindestens 40 km langen, ununterbrochenen Strecken beteiligt erscheinen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Lokaltarifes, rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen mit Ausschluss der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangsätze, sowie der im Verordnungs-Blatte publizierten ermässigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen der Landesausschuss des Königreiches Böhmen als Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1904	Die Transporte müssen zum Baue der Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1991	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle	Aussig [chemische Fabrik (Fabrikshof)]	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Die Zuschubgebühr von der oder in die chemische Fabrik ist in den Frachtsätzen bereits eingerechnet
				oder umgekehrt										

Von oder nach	Frachtgut – Wagenladungsklassen – A – bei Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	Frachtgut – Wagenladungsklassen – A – bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	Frachtgut – Wagenladungsklassen – B	Frachtgut – Wagenladungsklassen – C	Chlorkalk und Soda – bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	Chlorkalk und Soda – 10.000 Kilogramm	Schwefelsäure und Glaubersalz – 5000 Kilogramm	Schwefelsäure und Glaubersalz – 10.000 Kilogramm
	zugestandene Frachtsätze in Heller für 100 kg							
Reichenberg (A.T.E., S.St.B. und S.N.D.V.B.)	109·6	101·6	94 6	71·6	109·6	94·6	105·2	82 2
Einsiedel (S.N.D.V.B.)	126·6	118 6	111·6	86·6	126·6	111·6	122·2	99·2
Eisenbrod	139·2	139·2	128·2	96·2	139·2	128·2	139·2	128·2
Engenthal-Jeseny	145·2	145·2	134·2	103·2	145·2	134·2	145·2	134·2
Friedland i. B. (S.N.D.V.B.)	131·2	130·2	120·2	89·2	131·2	120·2	127·2	91·2
Habendorf	123·6	115·6	106·6	80·6	123·6	106·6	119·2	94·2
Klein-Skal	133·2	133·2	122·2	93·2	133·2	122·2	133·2	122·2
Langenbruck (S.N.D.V.B.)	126·6	118·6	111·6	86·6	126·6	111·6	122·2	99·2
Liebenau (S.N.D.V.B.)	138·2	130·6	123·6	95·2	138·2	123·6	134·2	111·2
Liebstadtl (S.N.D.V.B.)	154·2	154·2	143·2	108·2	154·2	143·2	154·2	143·2
Nawarow	148·2	148·2	137·2	104·2	148·2	137·2	148·2	137·2
Raspenau (S.N.D.V.B.)	136·6	128·6	121·2	94·2	136·6	121·2	132·2	107·2
Reichenau b. Gablonz	132·6	124·6	117·6	89·6	132·6	117·6	128·2	105·2
Seidenberg (S.N.D.V.B.)	121·2	121·2	100·2	74·2	121·2	100·2	109·2	83·2
Semil	146·2	146·2	135·2	103·2	146·2	135·2	146·2	135·2
Swarow-Hammer	153·2	153·2	142 2	107·2	153·2	142·2	153·2	139·2
Tannwald-Schumburg (S.N.D.V.B.)	151·6	143·6	135·6	108·6	151·6	135·6	147·2	123·2
Tschernhausen	137·2	137·2	112·2	85·2	137·2	112·2	125·2	95·2
Weigsdorf	137·2	137·2	116·2	89·2	137·2	116·2	125·2	99·2
Gablonz a. N.	136·6	128·6	121·6	98·6	—	—	132·2	109·2
Gablonz-Brandl	133·6	125·6	118·6	95·6	—	—	129·2	106·2
Georgenthal-Albrechtsdorf	147·6	139·6	132·6	106·6	—	—	143·2	120 2
Josefsthal-Maxdorf	151·6	143·6	135·6	108·6	—	—	147·2	123·2
Maffersdorf	123 6	115·6	108·6	85 6	—	—	119·2	96·2
Maffersdorf-Fabrik	121·6	113·6	106·6	83·6	—	—	117·2	94·2
Morchenstern	144·6	136·6	129·6	104·6	—	—	140·2	117·2
Neudorf a. N.	139·6	131·6	124·6	100·6	—	—	135·2	112·2
Proschwitz	128·6	120·6	113·6	90·6	—	—	124·2	101·2
Unter-Morchenstern	148·6	140·6	133·6	106·6	—	—	144·2	121·2
Wiesenthal a. N.	144·6	136·6	129·6	103·6	—	—	140·2	117·2

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1992	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schönpriesen, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		In den Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Nach	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Triebschitz	Türmitz	Ullersdorf
	Kronen für 10.000 kg																
den Stationen der im Betriebe der Böhm. Nordbahn befindlichen Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau:																	
Böhmisch-Leipa Stadtpark	67	65	61·2	67	62·2	67	66·2	63·2	67	56·8	60·8	62·6	62	64 6	67	59·8	64·6
Meistersdorf	74	72	68·2	74	69·2	74	73.2	70·2	74	63·8	67·8	69·6	69	71·6	74	66·8	71·6
Ober-Liebich	68	66	62·2	68	63·2	68	67·2	64·2	68	57·8	61·8	63·6	63	65·6	68	60·8	65·6
Ober-Preschkau	78	76	72·2	78	73·2	78	77·2	74·2	78	67·8	71·8	73·6	73	75·6	78	70·8	75·6
Parchen-Ober-Steinschönau	78	76	72·2	78	73·2	78	77·2	74·2	78	67·8	71·8	73·6	73	75·6	78	70·8	75·6
Ullrichsthal	75	73	69·2	75	70·2	75	74·2	71·2	75	64·8	68·8	70·6	70	72·6	75	67·8	72·6
Wolfersdorf	70	68	64·2	70	65·2	70	69·2	66·2	70	59·8	63·8	65·6	65	67·6	70	62·8	67·6

Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

Nach	Bilin	Bruch	Brüx	Dux-Liptitz	Eisenberg	Komotau	Kosten	Ladowitz	Oberleutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Kronen für 10.000 kg														
den Stationen der im Betriebe der Böhm. Nordbahn befindlichen Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau:															
Böhm.-Leipa Stadtpark	63·4	67	67	67	67	67	65·8	65	67	67	67	60·8	65·8	67	67
Meistersdorf	70·4	74	74	74	74	74	72·8	72	74	74	74	67·8	72·8	74	74
Ober-Liebich	64·4	68	68	68	68	68	66·8	66	68	68	68	61·8	66·8	68	68
Ober-Preschkau	71·4	78	78	78	78	78	76 8	76	78	78	78	71·8	76·8	78	78
Parchen-Ober-Steinschönau	74·4	78	78	78	78	78	76·8	76	78	78	78	71·8	76·8	78	78
Ullrichsthal	71·4	75	75	75	75	75	73·8	73	75	75	75	68·8	73·8	75	75
Wolfersdorf	66·4	70	70	70	70	70	68.8	68	70	70	70	63·8	68·8	70	70

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1993	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	den Stationen der A.T.E.:	Steinschönau (B.N.B.)	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Kronen für 10.000 kg			Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Franz Josef-Stollen					74	72·2	1·8			
				Holtschitz-Seestadtl					78·6	78	0·6			
				Komotau					79	78	1			
				Schallan					74	67·8	6·2			
				Schwaz-Kuttowitz					76	73·6	2·4			
				Settenz					73·6	73	0·6			
				Triebschitz					78·2	78	0·2			
				den Stationen der k.k.St.B.:										
				Bilin					77·6	74·4	3·2			
				Eisenberg					79	78	1			
				Komotau					79	78	1			
				Oberleutensdorf					79	78	1			
				Ossegg-Riesenberg					79	78	1			
				Trupschitz					79	78	1			
				Wiesa-Oberleutensdorf					79	78	1			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 105. **Wien, 12. September 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 18 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, der Finanzen, des Handels und der Eisenbahnen vom 27. August 1903,*) betreffend die Einbeziehung des k. k. Nebenzollamtes erster Klasse Voitersreuth unter die im Anhange zu der Verordnung vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, bezeichneten, zur Pflanzenabfertigung ermächtigten Zollämter.

Im Nachhange zu der Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, betreffend die im Verkehre mit dem Auslande zu beobachtenden Vorsichten wegen Hintanhaltung der Einschleppung der Reblaus (Phylloxera vastatrix) wird unter die im Anhange zu der bezogenen Verordnung, Anmerkung lit. a) angeführten, zur Pflanzenabfertigung ermächtigten Zollämter auch das k. k. Nebenzollamt erster Klasse Voitersreuth einbezogen.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Call m. p. **Giovanelli** m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. August 1903, Z. 38.454, an die Verwaltungen der österr. Privatbahnen, betreffend die Veröffentlichung von Tarifnachlässen im Güterverkehre für das Jahr 1904.

Unter Bezugnahme auf den hieramtlichen Erlass vom 11. September 1900, Z. 40.722 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 107 vom 20. September 1900), betreffend den bei der Erneuerung, bezw. Neueinführung von für das nächstfolgende Jahr gültigen Tarifnachlässen im Interesse ihrer rechtzeitigen Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt zu beobachtenden Vorgang, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, dafür Sorge zu tragen, dass auch bei der Veröffentlichung der für das Jahr 1904 gültigen Tarifnachlässe ein den Ausführungen des bezeichneten hieramtlichen Erlasses entsprechender Vorgang eingehalten wird.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. August 1903, Z. 36.377, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

---

*) Enthalten in dem am 8. September 1903 ausgegebenen LXXXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 178.

Verzeichnis

jener vom k. k. Ministerium für Landesverteidigung an anspruchberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchberechtigten	Ablebens des Anspruchberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
4597	Koller Emil	.	1	.	.	.	.	.
5238	Günthner Peter	.	1	.	.	.	.	1
5288	Hejnj Emil	.	1	.	.	.	.	1
5468	Lautner Anton	.	1	.	.	.	.	1
5510	Scharnagel Josef	.	1	.	.	.	.	1
6014	Wysocki Karl	.	1	.	.	.	.	1
7052	Pirih Peter	.	1	.	.	.	.	1
7059	Preželj Johann	.	1	.	.	.	.	1
7147	Zadražil Johann	.	1	.	.	.	.	.
7342	Stöhr Andreas	.	1	.	.	.	.	1
7359	Zehaluk Johann	.	1	.	.	.	.	1
7458	Steinbauer Johann	.	1	.	.	.	.	1
7517	Jamróg Adalbert	.	1	.	.	.	.	1
7579	Bydliński Adalbert	.	1	.	.	.	.	1
7582	Veith Eduard	.	1	.	.	.	.	1
7749	Drewniak Fedor	.	1	.	.	.	.	1
7830	Turk Josef	.	1	.	.	.	.	1
7849	Feistl Johann		.	.	.	1	.	1
8376	Merwald Siegmund	1	.	.	.	.		1
8840	Černigoj Josef	.	1	.	.	.	.	.
8854	Giraldi Andreas	.	1	.	.	.	.	.
9338	Seidel Franz	1	.	.	.	.	.	1
9364	Wojta Johann	1	.	.	.	.	.	1
9635	Czubej Johann	1	.	.	.	.	.	1
9705	Pogorevc Michael	1	.	.	.	.	.	1
9730	Chudoba Bartholomäus	1	.	.	.	.	.	1
9764	Gorup Jakob	1	.	.	.	.	.	1
9778	Letniak Onufry	1	.	.	.	.	.	1
9810	Schiller Anton	1	.	.	.	.	.	1
9957	Pysariwskyj Stephan	1	.	.	.	.	.	1
9966	Rosenberg Mayer	1	.	.	.	.	.	1
9970	Eder Matthias	1	.	.	.	.	.	1
10028	Fuchs Franz	1	.	.	.	.	.	1
10037	Zapletal Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
10044	Trentini Hyazinth	1	.	.	.	.	.	1
10059	Eder Georg	1	.	.	.	.	.	1
10202	Mollik Adolf	1	.	.	.	.	.	1
10242	Mühlbacher Karl	1	.	.	.	.	.	1
10331	Litzellachner Leopold	1	.	.	.	.	.	1

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchberechtigten	Ablebens des Anspruchberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
10362	Kowalski Franz	1	.	.	.	.	.	1
10436	Tille Josef	.	.	.	.	1	.	1
10455	Schwarzinger Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
10510	Grünwald Johann	1	.	.	.	.	.	1
10562	Superfin Marian Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
10571	Kneringer Josef Sebastian	1	.	.	.	.	.	1
10730	Kozak Demeter	1	.	.	.	.	.	1
10779	Dannesberger Johann	1	.	.	.	.	.	1
10866	Laszczuk Michael	1	.	.	.	.	.	1
10874	Radywył Johann	1	.	.	.	.	.	1
10894	Urchs Josef	1	.	.	.	.	.	1
10901	Boroević Ljubomir	1	.	.	.	.	.	1
10911	Kostaszczuk Demeter	1	.	.	.	.	.	1
10931	Keller Josef Emanuel	.	1	.	.	.	.	.
10956	Sušil Anton	1	.	.	.	.	.	1
10981	Jodłowski Valentin	1	.	.	.	.	.	1
11020	Jamza Kasimir	1	.	.	.	.	.	1
11038	Płoszczyca Michael	1	.	.	.	.	.	1
11041	Karpiński Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
11059	Oberč Josef Matthias	1	.	.	.	.	.	1
11101	Stangl Josef	1	.	.	.	.	.	1
11107	Panas Jakob	1	.	.	.	.	.	1
11129	Sokołowski Johann	1	.	.	.	.	.	1
11134	Wilk Anton	1	.	.	.	.	.	1
11141	Glusič Andreas	.	.	.	.	1	.	1
11147	Grochal Johann	1	.	.	.	.	.	1
11245	Kuhn Johann	1	.	.	.	.	.	1
11248	Kuszyński Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
11273	Popattnig Josef	1	.	.	.	.	.	1
11286	Puntigam Lukas	1	.	.	.	.	.	1
11329	Zybaczynski Ilarion	1	.	.	.	.	.	1
11339	Majerowicz Theodat	1	.	.	.	.	.	1
11343	Paruna Jan	1	.	.	.	.	.	1
11346	Hynek Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
11410	Peisser Friedrich	1	.	.	.	.	.	1
11462	Malalan Johann	1	.	.	.	.	.	1
11471	Fejtek Johann	1	.	.	.	.	.	1
12457	Schimek Julius [1])	.	1	.	.	.	.	1
15850	Goldstein Markus [1])	1	.	.	.	.	.	1

[1]) Bewerber war mit einem vom k. u. k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Zertifikate beteilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in hierortiger Evidenz.

Anmerkung: Die Einsendung der noch nicht eingelangten Zertifikate wird vom k. k. Ministerium für Landesverteidigung veranlasst.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Bauvergebung und Bauinangriffnahme.) Laut Anzeige des niederösterreichischen Landesausschusses als Konzessionswerber für die normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn wurde Ende August 1903 mit den Bauarbeiten auf der Teilstrecke km 7·7/8 bis km 30·5/6 der genannten Bahnlinie, für welche bereits die provisorische Baubewilligung erteilt ist, begonnen. Die Durchführung der Bauarbeiten wurde vom niederösterreichischen Landesausschusse der Aktiengesellschaft für elektrotechnische Unternehmungen in München übertragen. Die Herstellung der gesamten Unter-, Ober- und Hochbauarbeiten wurde von seiten der genannten Aktiengesellschaft an die Bauunternehmung Pittel & Brausewetter in Wien vergeben. Der Bau findet unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des niederösterreichischen Landesausschusses statt und hat derselbe das Niederösterreichische Landeseisenbahnamt mit der Führung aller diesbezüglichen Agenden betraut.

[E.-M.-Z. 39.972.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Juli 1903.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Juli 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. Juli 1903	verbleiben im Baue am 1. August 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
A. Teilstrecke Lemberg—Sambor	76·8	—	—
1. Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
2. km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
3. km 10·821—76·054 (Sambor)	—	66·0	66·0
B. Teilstrecke Sambor — galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Gastein km 0·430—30·371	30·9	29·7	30·9
b) Tauerntunnel km 34·6—43·0, lang 8455 m	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheiner Bahn:			
a) Karawankentunnel km 32·434 bis km 40·400, lang 7966 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken von 4 km Länge	12·0	12·0	12·0
b) Wocheiner Tunnel km 28·462 bis km 34·798, lang 6336 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken von 2 km Länge	8·3	8·3	8·3
c) Teilstrecke der Wocheiner Bahn Podbrdo—Görz—St. Peter km 34·785 bis km 92·850, samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	58·2	58·2	58·2
Pyhrnbahn (Klaus-Steyrling—Selzthal)	43·2	—	—
a) Bossrucktunnel km 31·495—36·250, lang 4755 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken von 1·6 km Länge	—	6·4	6·4
b) die übrige Bahnstrecke	—	36·8	36·8
Rakonitz-Laun	44·9	44·9	44·9
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	17·7	17·7
b) Zweites Geleise in der Strecke Sigmundsherberg—Allentsteig	37·5	—	37·5
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen:			
Drittes Geleise in der Strecke Beraun—Königshof	3·2	3·2	3·2
Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Čerčan—Ričan	20·9	20·9	20·9
Linie Lambach—Gmunden:			
Umgestaltung der 27·5 km langen schmalspurigen Bahn in eine normalspurige	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz: Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau: Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen	496·4	449·1	487·8
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Neumarkt-Suchahora	21·7	21·3	21·3
Absdorf-Stockerau	16·5	—	16·5
Kaadner Lokalbahnen: Strecke Kaaden—Willomitz	19·7	19·7	19·7
Swětla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	22·1	22·1
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15·0
Piła—Jaworzno:			
Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	3·8	3·8
Mendelbahn			
a) Adhäsionsstrecke	2·0	2·0	2·0
b) Seilstrecke	2·4	2·4	2·4
Grobelno — Rohitsch - Sauerbrunn — Landesgrenze	35·0	35·0	35·0
Przeworsk-Bachorz (Dynów)	43·8	43·8	43·8
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	11·4	11·4	11·4
Janow-Jaworów	31·3	31·3	31·3
Polnisch-Ostrau—Hruschau	4·1	4·1	4·1
Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel	5·8	5·8	5·8
Wiener elektrische Strassenbahnen	11·6	8·7	11·6
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	386·3	366·5	385·9

Es sind sonach durch den Baubeginn der Station Schwarzach-St. Veit mit Anschlussstrecke bis zu km 0·780 der Tauernbahn 1·2 km und durch den Beginn der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Sigmundsherberg—Allentsteig der Linie Wien—Eger der k. k. Staatsbahnen 37·5 km, dann durch den Baubeginn der Lokalbahn Absdorf-Stockerau 16·5 km und mehrerer Linien der elektrischen Strassenbahnen in Wien, und zwar der Strecken Breitenfurterstrasse—Hetzendorf 3·0 km und Klosterneuburgerstrasse—Brigittenauerlände 1·1 km, zusammen 4·1 km, somit 38·7 km Hauptbahnen und 20·6 km Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen durch die am 11. Juli 1903 erfolgte Betriebsübergabe der Strecke Dresdnerstrasse — Stromstrasse 1·2 km Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Juli 1903 an Hauptbahnlinien 487·8 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 385·9 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass bei der Teilstrecke der Wocheinerbahn Podbrdo-Görz-St. Peter km 34·785—92·850 samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz die Baulänge von 57·7 km auf 58·2 km richtiggestellt wurde; ferner dass bei der Linie Neumarkt—Suchahora die Baulänge von 20·3 km auf 21·3 km richtiggestellt wurde; dann dass das zweite Geleise in der Strecke Ziersdorf—Limberg-Maissau der Linie Wien—Eger der k. k. Staatsbahnen seit 4. April 1903 eröffnet ist, sowie dass die 19·7 km lange Strecke Kaaden—Willomitz der Kaadner Lokalbahnen am 1. August 1903 eröffnet wurde; ferner dass die

3·8 km lange Verlängerung der Lokalbahn Piła—Jaworzno bis zur Stadt Jaworzno seit 5. August 1903 eröffnet ist; dann dass der Sohlstollenvortrieb bis 31. Juli 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 675 m und fertige Tunnelmauerung 110 m (gegen 654 m und 110 m im Vormonate), und Südseite 520·8 m (gegen 498 m im Vormonate); ferner beim Karawankentunnel Nordseite 2152·8 m und fertige Tunnelmauerung 1127 m (gegen 2019 m und 945 m im Vormonate) und Südseite 1638·4 m und fertige Tunnelmauerung 1054·0 m (gegen 1573 m und 890 m im Vormonate); dann beim Wocheinertunnel Nordseite 2233·3 m und fertige Tunnelmauerung 1639 m (gegen 2081 m und 1542 m im Vormonate) und Südseite 1984 m und fertige Tunnelmauerung 762 m (gegen 1857 m und 674 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 1102·3 m und fertige Tunnelmauerung 240 m (gegen 1063·7 m und 140 m im Vormonate) und Südseite 753·7 m und fertige Tunnelmauerung 185 m (gegen 713·5 m und 83 m im Vormonate). Die Installationsbauten sind beim Karawanken- und Wocheinertunnel fertiggestellt, beim Bossrucktunnel der Vollendung nahe und werden beim Tauerntunnel fortgesetzt.

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Neuhaus—Wobratein-Černowitz. (Vorlage des Detailprojektes: Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. August 1903 das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen behufs Durchführung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorgelegte Detailprojekt für die vom Bezirksausschusse in Kamenitz a. d. Linde als Konzessionswerber angestrebte schmalspurige Lokalbahn von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Weseli-Mezimosti—Iglau zum Anschlusse an die Station Wobratein-Černowitz der Staatsbahnlinie Ober-Cerekwe—Tabor nach vorgenommener vorläufiger Ueberprüfung geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, die vorerwähnten Amtshandlungen einzuleiten, wobei die genannte Landesstelle auch ermächtigt wurde, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens für das ganze begangene Projekt, bezw. für einzelne Teilstrecken desselben im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Bezirksausschuss in Kamenitz a. d. Linde mit dem Beifügen zu erteilen, dass dieser Baukonsens erst nach Erteilung der Konzession für die gegenständliche Bahnverbindung in Kraft tritt und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 31.841.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Aigen-Schwarzenberg. (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von den Konzessionswerbern für eine Lokalbahn Aigen-Schwarzenberg vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von Aigen nach Schwarzenberg im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, beziehungsweise der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, den Beginn der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission für den 22. September anberaumt. [E.-M.-Z. 40.000.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Triest: Eröffnung der schmalspurigen Strecke Sinj—Spalato.) Am 12. September wird die 44·994 km lange, von der Station Spalato der k. k. österr. Staatsbahnen ausgehende schmalspurige Strecke Sinj—Spalato der k. k. österr. Staatsbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Hierbei gelangen die Stationen Sinj und Vragnizza-Salona für den Gesamtverkehr, die Haltestellen Dicmo, Dugopolje und Clissa für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Wagenladungsverkehr, endlich die Haltestelle Mravinc für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung. Explosive Gegenstände sind auf dieser Strecke von der Beförderung ausgeschlossen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. Juli im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Essen die Dortmunder Umgehungsbahn zwischen dem Block Nette und dem Rangierbahnhofe Scharnhorst der Strecke Duisburg—Wanne—Hamm mit dem lediglich Rangierzwecken dienenden Bahnhof Obereving für den Güterverkehr; die 2·4 km lange Verbindungsstrecke im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld zwischen den Stationen Düsseldorf-Grafenberg und Düsseldorf-Lierenfeld ohne Zwischenstationen für den Güterverkehr; diese Verbindungsstrecke ist der Betriebsinspektion 1 in Düsseldorf unterstellt; ferner die 30·92 km lange Lokalbahnstrecke Pasing—Herrsching der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

Am 5. Juli die der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Wallwitz-Wettin in Wettin gehörige, an die Station Wallwitz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion Magdeburg anschliessende vollspurige Kleinbahn Wallwitz-Wettin für den Gesamtverkehr mit den Stationen Kleinbahnhof Wallwitz, Beidersee, Raunitz-Gimmritz und Wettin; der gesamte, die Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten dieser Bahn betreffende Schriftwechsel ist an die Betriebsverwaltung der Kleinbahn Wallwitz-Wettin in Wettin a. Saale zu richten.

Am 6. Juli die Kleinbahn Merzig-Buchfeld für den öffentlichen Verkehr.

Am 8. Juli die 13·30 km lange vollspurige Lokalbahn Tirschenreuth-Bärnau a. Wald-Naab der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Gesamtverkehr mit den Verkehrsstellen Liebenstein i. d. Opf., Schwarzenbach b. Tirschenreuth, Iglersreuth, Tannhausen b. Tirschenreuth und Bärnau a. d. W.-N.; diese Lokalbahn wird gemeinschaftlich mit der anschliessenden Vizinalbahn Wiesau-Tirschenreuth als eine durchgehende Linie betrieben; ihre Betriebsleitung befindet sich in Tirschenreuth und ist der Eisenbahn-Direktion Weiden unterstellt.

Am 15. Juli die 33·68 km lange Teilstrecke Falkenburg i. Pm. — Polzin der Nebenbahn Falkenburg i. Pm.-Polzin-Gramenz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin mit den Stationen Teschendorf (Kr. Dramburg), Klebow, Gersdorf und Bramstädt für den Gesamtverkehr, mit der Güterladestelle Alt-Hütten nur für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen und mit dem Haltepunkte Alt-Sanskow für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen ist in Teschendorf, Klebow, Bramstädt und Alt-Hütten, die von Sprengstoffen in allen Stationen ausgeschlossen; ferner die normalspurige 24·62 km lange Nebenbahn Bublitz-Pollnow im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig mit den Stationen Oberfier, Drawehn, Gerfin, Gutzmin und Pollnow für den öffentlichen Verkehr; diese Stationen dienen mit Ausnahme von Oberfier und Gerfin, welche nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet sind, dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist nur in Pollnow gestattet; Sprengstoffe können auf keiner Station ver- bezw. entladen werden.

Preussen. (Frachtermässigung für Roheisenqualitäten.) Nach einer neuen ministeriellen Verfügung ist von jetzt ab die Fracht für Ferro-Mangan und Ferro-Silizium, wenn im Hochofen hergestellt, bis auf weiteres innerhalb der Preussischen Staatsbahnen wie für Roheisen zu berechnen. Es bedeutet diese Verfügung eine wesentliche Frachtreduktion für obengenannte Erzeugnisse. Ferro-Silizium wird in Oberschlesien noch nicht hergestellt, dagegen befasst sich mit dem Erblasen von Ferro-Mangan seit einiger Zeit ein oberschlesisches Hochofenwerk.

— (Eisenbahnbauten in Preussisch-Schlesien.) In der preussischen Provinz Schlesien stehen gegenwärtig nachbenannte Bahnstrecken im Baue: Reinerz bis zur Reichsgrenze bei Nachod (21·33 km), Schmiedeberg—Landeshut (23·50 km). Der Verkehr auf der Linie Christianstadt—Grünberg dürfte im nächsten Sommer eröffnet werden. Zum Baue vorbereitet sind nachfolgende Strecken: Friedeberg a. Queis bis zur Reichsgrenze, Richtung auf Weinersdorf (7·5 km), Lorenzdorf—Sagan (26·2 km), Oppeln—Brokau (90·9 km), Reisicht—Goldberg (29·4 km), Bielschowitz—Emanuelssegen mit Abzweigung nach Antonienhütte (17·86 km), Polnisch-Neukirch bis Bauerwitz (20 km).

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis 15. September 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

9. Septbr., *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

10. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

11. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro).
Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

12. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B).
Dampfer „Almissa", Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

15. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Galatea", Kapitän V. Carmelich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

9. Septbr., Dampfer „Almissa", Kapitän E. Camus, zu Mittag.
10. „ Dampfer „Venus", Kapitän P. Ivellich } um
14. „ Dampfer „Venus", Kapitän P. Ivellich } Mitternacht.

Vergnügungsfahrt nach Venedig.

13. Septbr., Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso.

Levante und Mittelmeer.

10. Septbr., um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien)
Dampfer „Cleopatra", Kapitän M. Dabcevich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

10. Septbr., um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Aglaja", Kapitän B. Bednarz,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

13. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Espero", Kapitän V. Ivellich,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

15. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Dalmatia", Kapitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa, Maura und Prevesa.

17. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. Septbr., um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Silesia", Kapitän G. Ghezzo,
(von Fiume†) am 8. September) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „China", Kapitän P. Ivellich,
(von Fiume†) am 21. September) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe.

3. Oktober, um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**)
Dampfer „. . . . . . .", Kapitän . . . . . .,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

Brasilien.

10. Septbr., Dampfer „India", Kapitän G. Knezevich,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Die Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen bei den Strassenbahnen in Wien im Vergleiche mit jenen der Strassenbahnen anderer Städte. Das Juliheft der „Soziale Rundschau" enthält diesbezüglich folgende Zusammenstellung:

Name der Bahn	Einnahme	Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen und Versicherungsbeiträge	Anzahl der Beamten und Bediensteten	Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen und Versicherungsbeiträge in Prozenten	Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen und Versicherungsbeiträge, pro Kopf berechnet	Betriebsberichte von
	Kronen				Kronen	
Grosse Berliner Strassenbahn, Berlin . . .	32,629.927	651.910	7339	2·00	88	1902
Strasseneisenbahn-Gesellschaft, Hamburg . .	13,092.649	200.741	3276	1·53	61	1902
Dresdner Strassenbahn, Dresden	5,750.726	95.082	1375	1·65	69	1901
Städtische Strassenbahn, Frankfurt a. M.*) .	5,293.568	172.928	1253	3·27	138	1. April 1901 bis 31. März 1903
Elektrische Stadtbahn, Budapest	3,041.999	15.740	996	0·52	16	1902
Städtische Strassenbahnen, Wien	17,567.306	824.531	5394	4·69	153	1902

*) Frankfurt a. M. ist von den hier genannten Städten Deutschlands die einzige, in welcher das Strassenbahnnetz der Gemeinde gehört.

Vergleicht man die Dienst- und Lohnverhältnisse des ständigen und definitiv bediensteten Fahrpersonales für die Städte Wien, Berlin und Hamburg, so ergeben sich für Wagenführer in der angeführten Reihenfolge monatliche Anfangsbezüge von K 121·85, 116·30 und 104·40, Höchstbezüge von K 165·45, 156·90 und 150·80, für Kondukteure Anfangsbezüge von K 99·60, 98·60 und 104·40, Höchstbezüge von K 142, 139·20 und 133·40; für Wagenführer eine wirkliche Arbeitszeit auf dem Wagen von höchstens 8, ungefähr 8 und ungefähr 8½ Stunden, für Kondukteure eine solche von höchstens 9 (in Wien) und ungefähr 10 Stunden (in Berlin und Hamburg). Auch die Bestimmungen über Dienstesunterbrechungen, Vergütung derselben, Bezahlung der Ueberstunden, Anrechnung der Gehzeiten im Dienste, Zulage für Dienst in fremden Bahnhöfen u. dgl. sind in Wien am günstigsten.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Im hierseitigen Direktionsbezirke werden circa **800 m Betonkanäle für Drahtzüge bei Weichensicherungsanlagen** nach System Bergmann benötigt und gelangen dieselben im Offertwege zur Vergebung.

Die Normalpläne, Lieferbedingnisse und die Offertformulare liegen bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz zur Einsicht auf und sind dortselbst auch käuflich zu erhalten.

Die gestempelten Offerte sind bis **18. September 1903, 12 Uhr mittags**, im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion zu überreichen und gelangen an diesem Tage, um 3 Uhr nachmittags, zur Eröffnung, welcher beizuwohnen den Offerenten freisteht.

Bei der Offertverhandlung werden nur jene Offerenten berücksichtigt, die die Erzeugung und Lieferung tadelloser Ware nachzuweisen vermögen und behält sich die k. k. Staatsbahn-Direktion das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Offerte abzulehnen.

Olmütz, am 7. September 1903.

Liste von Spediteuren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Erweiterung des Schlafwagenkurses Wien—Lienz auf die Strecke Wien—Ala (Meran).

Mit 15. September 1903 wird der Schlafwagenkurs Wien—Lienz alternativ nach Ala und zurück, bezw. nach Meran und zurück ausgedehnt.

Nach Ala wird der Schlafwagen dreimal wöchentlich, und zwar an jedem Mittwoch, Freitag und Sonntag, und zurück von Ala an jedem Dienstag, Freitag und Sonntag; nach Meran dagegen viermal wöchentlich, und zwar an jedem Montag, Dienstag, Donnerstag und Samstag, und zurück von Meran an jedem Montag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag verkehren.

Die Schlafstellenpreise betragen:

	I. Kl.	II. Kl.
Wien S.B.—Ala über Marburg	K 20·—	K 15·—
Wien S.B.—Meran über Marburg	„ 20·—	„ 15·—
Wien S.B.—Villach „ „	„ 11·—	„ 7·40
Villach—Ala über Franzensfeste	„ 9·—	„ 7·60
Villach—Meran über Franzensfeste	„ 9·—	„ 7·60

Wien, am 7. September 1903. [889]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung des Verkehres nach und von Wildungsmauer.

Infolge Niederwassers wurde der Gesamtverkehr nach und von der Haltestelle Wildungsmauer bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 9. September 1903 [890]

Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf.

Eröffnung der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf.

Am 13. September 1903 gelangt die normalspurige Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf mit den Stationen Gänserndorf L.B., Matzen, Raggendorf, Schweinbarth, Pyrawarth, Gaunersdorf und den Haltestellen Prottes, Pyrawarth und Kollnbrunn zur Eröffnung.

Die Stationen sind für den Gesamtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr bestimmt. Die Haltestelle Prottes ist auch für den Wagenladungsverkehr eingerichtet. Explodierbare Güter werden nicht befördert.

Die für den Betrieb der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Sonderbestimmungen und Tarife sind beim niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte in Wien, I. Herrengasse 13, und bei der Betriebsleitung der Lokalbahn in Gänserndorf um den Preis von K 1·— erhältlich.

Der Uebergang der Güter und Güterwagen auf die Anschlussbahn, bezw. von derselben, erfolgt in der Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wien, am 9. September 1903. [891]

Niederösterr. Landes-Eisenbahnamt.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu Kartierungssätzen.

Am 1. Oktober 1903 tritt ein Nachtrag I zu den Kartierungssätzen nach und von

Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit,
Wien-Nordbahnhof transit und
Wien-Nordwestbahnhof transit

für den direkten Verkehr mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits, in Kraft.

Der Nachtrag enthält die Einbeziehung der Stationen der Kremstalbahn in die Kartierungssätze und sind Exemplare des Nachtrages bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. September 1903. [892]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900.

Abänderung der Abfertigungsbefugnisse der Station „Wien-Hauptzollamt".

Mit Wirksamkeit vom 15. September 1903 bis auf weiteres werden die im obbezeichneten Tarife enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze von und nach Wien-Hauptzollamt" wie folgt abgeändert:

Auf- und Abgabe in Wien-Hauptzollamt.

A. Von der Auf- und Abgabe als Eil- und Frachtgut sind mit den unter D bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Explosive, feuergefährliche, leicht entzündliche, ätzende, im besonderen Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände;
b) Leichen;
c) lebende Tiere.

B. Von der Aufgabe als Frachtgut sind mit den unter D bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Alle sperrigen Güter, Möbel und Möbelbestandteile, sowie Emballagen, als: Käfige, Steigen, Körbe, auch Latten-Geflügelkörbe etc.;
b) Stückgüter in Wagenladungen, sowie alle sonstigen Wagenladungsgüter;
c) Fahrzeuge aller Art.

C. Von der Abgabe als Frachtgut sind mit den unter D bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Fahrzeuge aller Art;
b) folgende Güter in Wagenladungen: Mineralische Kohle und Koks, Brenn- und Langholz, Steine, Ziegel, Schotter, Sand, Erden, Erze und schwere Maschinen.

D. Sämtliche unter A, B und C angeführten Beschränkungen gelten nicht für Zollgüter, welche an das

k. k. Hauptzollamt Wien angewiesen sind, sowie auch nicht für jene Güter, welche daselbst der Zollamtshandlung zugeführt wurden und dann zur Neuaufgabe gelangen.

Die unter B, b) angeführten Beschränkungen gelten nicht hinsichtlich solcher Güter, welche nach dem Auslande im Transit über die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 9. September 1903. [893]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der schmalspurigen Strecke Sinj—Spalato.

Die 44·994 km lange, von der Station Spalato der k. k. österr. Staatsbahnen ausgehende, schmalspurige Strecke Sinj—Spalato der k. k. österr. Staatsbahnen wird am 12. September 1903 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangen die Stationen Sinj und Vragnizza-Salona für den Gesamtverkehr, die Haltestellen Dicmo, Dugopolje und Clissa für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Wagenladungsverkehr, endlich die Haltestelle Mravinc für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung,

Explosive Gegenstände sind auf dieser Strecke von der Beförderung ausgeschlossen.

In den Haltestellen Dicmo, Dugopolje und Clissa erfolgt die Fahrkartenausgabe durch den Haltestellenwächter, in der Haltestelle Mravinc im Nachzahlungswege.

Das Reisegepäck wird ab allen Haltestellen im Nachzahlungswege abgefertigt.

Triest, im September 1903. [894]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Aenderungen des Lokal-Personentarifes.

Mit Gültigkeit vom Tage der Einfahrt der hierseitigen Personenzüge in den Hauptbahnhof in Reichenberg, welche voraussichtlich mit 1. Oktober 1903 erfolgen dürfte, sind nachstehende Aenderungen des vom 1. Jänner 1903 gültigen Lokal-Personentarifes erforderlich:

1. Auf Seite 16 unter „β) Arbeiter-Rückfahrkarten“ ist der Stationsname „Rosenthal (Reichenberg A.T.E.)“ in „Reichenberg Hauptbahnhof“ abzuändern.
2. Auf Seite 26 und 30 ist im Tarif-Kilometer- und Zonenzeiger für die Strecke Settenz—Reichenberg die Personenhaltestelle „Rosenthal (Reichenberg A.T.E.)“ samt den bezüglichen Kilometer- und Zonenentfernungen und der Fussnote zu streichen.
3. Ist in dem vorgenannten Tarif-Kilometer- und Zonenzeiger der Stationsname „Reichenberg S.N.D.V.B.“ in „Reichenberg Hauptbahnhof“ abzuändern und bei demselben das Zeichen *** nebst der bezüglichen Fussnote zu streichen.

Die Personenhaltestelle Rosenthal (Reichenberg A.T.E.) wird zum obengenannten Zeitpunkte aufgelassen.

Teplitz, am 8. September 1903. [895]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Wyczółki.

Am 10. September 1903 wurde die in km 45·4/5 der Linie Stanislau—Husiatyn zwischen den Stationen Korościatyn-Monasterzyska neuerrichtete Haltestelle Wyczółki für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes erfolgt bis auf weiteres im Nachzahlungswege.

Die Abfahrtszeiten der in der Personenhaltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind aus dem Aushangsfahrplane, Blatt VIIb, gültig vom 1. Mai 1903, zu entnehmen.

Stanislau, im September 1903. [896]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und der Erhöhung des Lagergeldes für mineralische Kohle und Kokes bei der Abgabe in der Station Wien.

Die seit 24. November 1902 bestehende, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Dezember 1902, Z. 53.065/16, nachträglich genehmigte Herabsetzung der tarifmässigen lagergeldfreien Zeit, sowie die seit 1. Dezember 1902 bestehende, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Dezember 1902, Z. 53.636/16, nachträglich genehmigte Erhöhung des Lagergeldes für mineraliche Kohle und Kokes bei der Abgabe in der Station Wien treten mit 12. September 1903 ausser Kraft.

Wien, im September 1903. [897]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1901. (Aufnahme der Station Saint-Nicolas.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Saint-Nicolas (Entrepôt) der Belgischen Staatsbahnen mit den für Saint-Nicolas (Ouest) bestehenden Frachtsätzen in das vorbezeichnete Tarifheft aufgenommen.

Auf Seite 29 ist Vormerkung zu machen.

Die gleiche Massnahme gilt für den Verkehr mit Lindau (Heft 2, Seite 60).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Brugg.) Mit Gültigkeit vom 20. August 1903 wird die Station Brugg in den Ausnahmetarif Nr. 24 (für schwefelsaure, präparierte Tonerde) des Tarifheftes II G aufgenommen.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Einbeziehung der Station Wasserbillig.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 wurde die Station Wasserbillig in den Ausnahmetarif 1 a (Stammholz des Spezialtarifes II) einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Kaninchenausstellung in Gera. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der in der Zeit vom 21. bis 23. November 1903 in Gera stattfindenden Kaninchenausstellung haben für die Beförderung der hierzu bestimmten Gegenstände und Tiere auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902, Abschnitt C, IX und X (Generalgütertarif, I. Band, 1. Abteilung, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B. (Zirkular.) Die General-Direktion der grossh. Badischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Fern- und Klappenschränke fallen nach einer von der Telegraphenapparat-Werkstätte des Reichspostamtes mitgeteilten Beschreibung unter keine der in die Spezialtarife aufgenommenen Sammelpositionen, wie Holzwaren, Eisenwaren, ordinäre Metallwaren u. s. w. Bei beiden Schrankarten bildet das Holz einen unwesentlichen Bestandteil, es ist nur eine dem Zwecke angemessene Art der Einfassung für die das Wesen darstellenden mannigfachen Fernsprechapparate, die sich hauptsächlich aus Messing, Eisen, Neusilber, Hartgummi und besponnenem Kupferdraht zusammensetzen. Die Fern- und Klappenschränke gehören somit bei Aufgabe als Wagenladung zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B, bei Aufgabe als Stückgut zur Allgemeinen Stückgutklasse.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Gütertarif. (Aufhebung einer Beschränkung.) Die Beschränkung des Rohstofftarifes im Verkehre mit badischen und württembergischen Stationen, soweit er über Strecken der Bayerischen Staatsbahn geleitet wird (siehe Nachtrag 7 zu Tarifheft 1 und 3), kam vom 1. September 1903 ab in Wegfall.

Russland. (Tarifkonferenz.) Auf der zum 21. August/3. September 1903 a./n. St. in St. Petersburg stattgefundenen 89. Allgemeinen Tarifkonferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen sind unter anderem folgende Fragen zur Verbandlung gelangt:

1. Die Tarifierung von hölzernen lackierten japanesischen Kasten für Tee.
2. Ermässigung des Tarifes für Spulen und Rollen aus Papier.
3. Erläuterung der Tarifierung von Brettern und Brettchen.
4. Tarifierung von eisernen Dachpfannen und Klammern zu denselben.
5. Tarifierung von Haarschneidemaschinen.
6. Tarifierung von Espenholz in Klötzen.
7. Tarifierung von Maschinen zum Oelschlagen.
8. Tarifierung von eisernen Schliesshaken.
9. Erstellung eines ermässigten Tarifes für Gerbstoffextrakte zum Exporte ins Ausland.
10. Ermässigung des Tarifes für Hirschhaare.
11. Durchsicht der Regeln für die Beförderung von Exponaten der verschiedenen Ausstellungen.
12. Bestimmung darüber, wie die Frachtkosten in den Fällen zu berechnen sind, wenn auf einzelnen Eisenbahnen der Beförderungsstrecke Vorzugstarife gelten.
13. Erstellung eines Tarifes für junge wilde Tiere, die nicht in besonderen Waggons befördert zu werden brauchen, bei ihrer Beförderung in Personen- und Personengüterzügen.
14. Ueber die Beförderung zurückgehender Tara.
15. Ueber die Frachtberechnung von Teesendungen von Irkutsk bei Einlagerung derselben in Tscheljabinsk.
16. Beseitigung von Missverständnissen bei Anwendung des Vorzugstarifes für Waren, die für landwirtschaftliche Zwecke befördert werden.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Temporäre Abänderung der Tarifierung für Runkelrüben.) Mit Gültigkeit vom 30. Juli a./12. August n. St. 1903 bis 31. Dezember 1903 a./13. Jänner n. St. 1904 gelangt für die Beförderung von Runkelrüben in ganzen Wagenladungen auf den russischen Eisenbahnen an Stelle der im Nachtragswege eingeführten neuen Tarifierung „Ausnahme-Differentiale C - bis“ die bis zum 15./28. März a./n. St. 1903 bestandene Tarifierung „Differentiale Nr. 22“ zur Anwendung, und zwar:

Bei Entfernungen von 1 bis 75 Werst nach der X. Normalklasse;

bei Entfernungen von 76 bis 130 Werst wird zur Fracht für 75 Werst, d. i. zu 1·15 Kop. für 1 Pud, $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst zugerechnet;

bei Entfernungen von 131 bis 210 Werst wird zur Fracht für 130 Werst, d. i. zu 1·70 Kop. für 1 Pud, $^1/_{200}$ Kop. pro Pud und Werst zugerechnet;

bei Entfernungen über 210 Werst nach der XII. Normalklasse.

Vom 1./14. Jänner a./n. St. 1904 ab wird für die bezüglichen Sendungen die Ausnahmedifferentiale C - bis berechnet.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an diversem Kleinmateriale für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf:

circa 15.000 kg Muttern, roh;
„ 18.000 „ Schrauben, geschnitten, samt Muttern;
„ 15.000 „ Kessel- und Tendernieten;
„ 250.000 Stück Blech- und Fassnieten;
„ 250.000 „ Vorstecksplinten;
„ 1.200 kg Unterlagscheiben;
„ 900.000 Stück Holzschrauben, eiserne und messingene;
„ 20.000 „ Gestellschrauben;
„ 25.000 kg Drahtstiften, eiserne, verschiedener Gattung, und
„ 1.000 kg Eisendraht, blank.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Teiles desselben reflektierenden Firmen haben ihre in Briefform verfassten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen 1 Krone-Stempelmarke zu versehen sind, bis zum **26. September 1903, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind franko einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen.

Das das Offert enthaltende Kuvert ist mit der Aufschrift: **„Offert auf Lieferung von diversem Kleinmateriale“** zu versehen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingebrachten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Auskünfte über weitere auf die Lieferung bezughabende Bestimmungen werden bei der vorgenannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr erteilt.

Wien, am 5. September 1903.

Die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1994	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	der Stückgutklasse I und des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Wolle (Abteilung I und II) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	München Z.B. bezw. umgekehrt	Jägerndorf k.k.St.B.	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 3 B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Oktober 1897	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg, Mark: Ausnahmetarif Nr. 11, Abteilung I a 3·89, I b 3·51, II a 3·89, II b 3·51; Stückgutklasse I 6·17		Im Kartierungswege		
1995	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kleie u. s. w. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Lobositz A.T.E./St.E.G. bezw. in umgekehrter Richtung	Cham Waldmünchen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 3 B (Ausnahmetarif Nr. 52), des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Oktober 1897	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 1·13 1·18		Im Kartierungswege		
1996	Böhmischen Kommerzialbahnen		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, sowie Eisenbahnschwellen	allen Stationen der Böhmischen Kommerzialbahnen	Bakov B.K.B. transit Jitschin B.K.B. transit Wostroměř B.K.B. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Aufgeber. Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau—Alt-Paka bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif			30 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Böhmischen Kommerzialbahnen unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau—Alt-Paka als Empfängerin lautend, einzusenden bis längstens Ende März 1904	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1997	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Zenta	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen; für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz: Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Kartierungs-Frachtsätze, gültig vom 1. März 1903	165 Heller	148 Heller	17 Heller	Im Kartierungswege		
1998	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frisches Obst als Eilgut	Apostag Duna-Egyháza Dunapataj Dunavecse Harta Solt Szalk-Szt. Márton Tetétlen	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der für Eilgüter gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, bezw. Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 332 337 364 327 358 342 320 351		Im Kartierungswege		
1999	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C oder des Spezialtarifes 2	Csik-Szent-Imre	Wien St.E.G. transit Wien K.F.N.B. transit — Oderberg transit	Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Schweiz) oder nach den Elbeumschlagplätzen lautenden direkten Frachtbriefen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe zu bringen. Die Fracht ist für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu entrichten	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	190*) Heller — 230 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

Besondere Bemerkungen. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach Csik-Szent-Imre behufs Aufarbeitung in der dortigen Holzsäge zur Versendung gelangen, werden rücksichtlich der bis zu dieser Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Frachtsätze auf Grund des Einheitssatzes von 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Heller pro 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reklamierende Holzsäge auf Grund der auf dieselbe als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplikate nachweist, dass von derselben während der Gültigkeitsdauer der Begünstigung mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollauslande oder nach den Elbeumschlagsplätzen befördert wurde.

Diese Frachtbrief-Duplikate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlaufe von 3 Monaten nach Versendung des gleichen Schnittholzquantums der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abteilung C IV b) vorzulegen.

Unter Aufrechthaltung der auf die Manipulation von in den Lagerhäusern Oesterreichs und Ungarns eingelagerten und von denselben reexpedierten Gütern bezüglichen Bestimmungen finden die ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege auch auf von der Station Csik-Szent-Imre bis Wien, bezw. Oderberg via Budapest-Köbánya geleitete Sendungen Anwendung, welche in der Station Budapest-fövárosi-közraktárak eingelagert und von da innerhalb 12 Monaten nachweisbar mit direkten Frachtbriefen nach dem westlichen Zollauslande weiterbefördert werden.

*) Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Frachtbegünstigung ausschliesslich nur für Wien St.E.G. transit, somit nicht auf für Wien K.F.N.B.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2000	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauer- und Dachziegel aus Lehm (gewöhnlichem Ton)	Dallwitz (B.E.B.)	Eger (B.E.B.) und Franzensbad (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut in unverpacktem Zustande und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 25	Verschieden	Im Kartierungswege		Wenn sich auf Grund der Stationstarife, bezw. der Gebührenberechnungstabelle des Lokalgütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so werden die nebenstehenden zugestandenen billigeren Frachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen berechnet, vorausgesetzt, dass den Bedingungen vollkommen entsprochen wird, an welche die Anwendung dieser billigeren Frachtsätze geknüpft ist
				Karlsbad (B.E.B.)						24				
				Chodau (B.E.B.)						22				
				Neusattl (B.E.B.)						20				
				Falkenau a. d. Eger						18				
				Zwodau-Davidsthal						18				
2001	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohpappe, ordinäre, zur Dachpappefabrikation bestimmte, aus der Pos. P—3—b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Littau (St.E.G.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 20. September 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3	Direkter Frachtsatz besteht nicht	307 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2002	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten der Abteilungen II und III des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Siehe nachstehende Tabelle Heidelberg Hauptbhf. (Bad. B. und M.N.B.) oder umgekehrt	Siehe nachstehende Tabelle Wildenschwert (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung Abteilung II a und III a für mindestens 5.000 kg „ II b „ III b „ 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 15. September 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif Nr. 8 für Wolle etc., enthalten in den Tarifen, Teil II, Heft 7 und 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle Abteilung II a Mk. 4·54 „ II b „ 4·02 „ III a „ 4·30 „ III b „ 4·02		Im Kartierungswege		

Von	Nach: Brüx (A.T.E.)	Udwitz-Görkau	Warnsdorf (B.N.B.)	Komotau (B.E.B.)	Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	Prag (St.E.G.)	Brünn (K.F.N.B.)	Görkau	Oberleutensdorf	Prag (St.B.)	Smichow	Wiesa-Oberleutensdorf	Gablonz a. N.	Brünn (St.E.G.)	Schimitz
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark														
Freiburg i. Br.	—	—	2·92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hausen-Raitbach	—	—	3·15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heidelberg Hptbhf. B.B. Heidelberg Hptbhf. M.N.B.	2·30	2·27	2·44	2·18	2·64	2·69	4·06	2·27	2·35	2·69	2·64	2·35	2·74	4·06	4·06
Karlsruhe Hptbhf. und Rangierbahnhof	—	—	2·45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen Rh.	—	—	2·52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim B.B.	—	—	2·48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim D.-B. Mainz	—	—	2·48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim N.V.	—	—	2·45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Pfennig								
									B)	C)	B)	C)	B)	C)			
2003	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 3 B und C (Schafwolle etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Prag, Vysočan, Stationen der Böhmischen Nordbahn Prag, Prag (Anglobank), Lieben, Wysočan, Stationen der Oesterr. Nordwestbahn Prag, Bubentsch, Bubna, Lieben, Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Dresden-Altstadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad B) 5.000 kg, ad C) 10.000 kg } für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 14. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	133	121	125	116	8	5	Im Kartierungswege		*) Vergleiche Besondere Bestimmungen im Teile II unter II B 7 A (Gemeinschaftl. Heft)
					Dresden-Friedrichstadt				136	124	128	119	8	5			
					Dresden-Neustadt				137	125	129	120	8	5			
					Grossenhain B.D.B.				153	139	145	134	8	5			
					Grossenhain C.G.B.				153	140	145	135	8	5			
					Meissen				148	135	140	130	8	5			
					Meissen-Triebischthal				149	136	141	131	8	5			
					Oschatz				168	153	160	148	8	5			
					Riesa				162	147	154	142	8	5			
					Wurzen				182	165	174	160	8	5			
					Leipzig (Bayer. Bhf.)*)				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig (Dresd. Bhf.)*)				194	177	186	172	8	5			
					Leipzig-Stötteritz				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig (Berl. Bhf.)*)				194	177	186	172	8	5			
					Leipzig (Eilenb. Bhf.)*)				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig-Eutritzsch				195	177	187	172	8	5			
					Leipzig (Magd. Bhf.)*)				195	177	187	172	8	5			
					Leipzig (Thür. Bhf.)*)				196	178	188	173	8	5			
				Prag, Bubna, Sandthor, Smichow, Prag (Staatsbahnhof), Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn Prag (St.B.), (k.k.St.B.), Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Chemnitz			Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	172	—	164	—	8	—			
					Crimmitschau				201	—	193	—	8	—			
					Lengenfeld				209	—	201	—	8	—			
					Lössnitz (Bhf.)*)				209	—	188	—	21	—			
					Lössnitz (Haltestelle)*)				206	—	191	—	15	—			
					Reichenbach i. V. (ob. Bhf.)				208	—	200	—	8	—			
					Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)				211	—	203	—	8	—			
					Wilkau				216	—	191	—	25	—			
				oder umgekehrt													

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Pfennig								
									B)	C)	B)	C)	B)	C)			
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 3 B und C (Schafwolle etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Prag (St.B.) (k.k St.B.), Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Oschatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad B) 5.000 kg, ad C) 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 14. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	168	153	160	148	8	5	Im Kartierungswege		*) Vergleiche Besondere Bestimmungen im Teile II unter II B 7 A (Gemeinschaftl. Heft)
					Riesa				162	147	154	142	8	5			
					Wurzen				182	165	174	160	8	5			
				Prag, Bubna, Sandthor, Smichow, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn Prag (St.B.) (k.k.St.B.), Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Leipzig (Bayer. Bhf.)*)				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig (Dresd. Bhf.)*)				194	177	186	172	8	5			
					Leipzig-Stötteritz				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig (Berl. Bhf.)*)				194	177	186	172	8	5			
					Leipzig (Eilenb. Bhf.)*)				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig-Eutritzsch				195	177	187	172	8	5			
					Leipzig (Magd. Bhf.)*)				195	177	187	172	8	5			
					Leipzig (Thür. Bhf.)*)				196	178	188	173	8	5			
				oder umgekehrt													
2004	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Veszprém	den bayerischen Tarifstationen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil III, Heft 2 (Abteilung I) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1902	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze		Die für die Station Györ (U.St.E.) bestehenden Frachtsätze, erhöht um 42 Pfennig pro 100 kg				Im Kartierungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 106. Wien, 15. September 1903. XVI. Jahrgang.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 19 und 20 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Budweis nach Wittingau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Konsortium für die projektierte Lokalbahn Budweis—Wittingau in Lischau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Budweis über Lischau nach Wittingau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 10. August 1903. E.-M.-Z. 30.085/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Verbindungskurven zwischen der bestehenden Lokalbahn Mauthausen-Grein und den projektierten Linien Grein—Amstetten, Zwettl—Weins und Krems—Grein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Grein a. d. Donau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Verbindungskurve zwischen der bestehenden Lokalbahn Mauthausen-Grein und der projektierten Bahnverbindung Grein—Amstetten, sowie für eine aus dem Ispertale in westlicher Richtung ausmündende Verbindungskurve zwischen der projektierten Linie Zwettl—Weins und der projektierten Bahnverbindung Krems—Grein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 22. August 1903. E.-M.-Z. 27.430/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Gloggnitz nach Semmering mit einer Abzweigung nach Maria Schutz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Maschinen- und Feldbahnfabrik-Firma Lehmann & Leyrer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine zweischienige schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gloggnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Schottwien zur Station Semmering der vorgenannten Bahngesellschaft mit einer elektrisch zu betreibenden einschienigen Abzweigung von einem geeigneten Punkte der genannten Projektslinie nach Maria Schutz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 1. September 1903. E.-M.-Z. 26.961/2.

Eisenbahnverkehr im Monate Juli

1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten sieben Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902.

Im Monate Juli 1903 wurden nachstehende neue Strecken dem Verkehre übergeben:

am 11. Juli die 1·228 km lange Strecke Innstrasse—Dresdnerstrasse der Wiener städtischen elektrischen Strassenbahnen und

am 12. Juli die 1·231 km lange Strecke Lažanskyplatz—Parkstrasse der Brünner elektrischen Strassenbahnen.

Im Monate Juli 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 16,274.258 Personen und 8,999.471 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 55,638.770 erzielt, d. i. pro Kilometer K 2752. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 17,943.004 Personen und 8,533.045 t Güter, K 56,276.910 oder pro Kilometer K 2842, daher resultiert für den Monat Juli 1903 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·3 Prozent.

In den ersten sieben Monaten 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 93,963.346 Personen und 59,926.572 t Güter, gegen 96,966.675 Personen und 58,043.739 t Güter im Jahre 1902, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf K 346,301.869, im Jahre 1902 auf K 341,458.259.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die siebenmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.152·6 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.751 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1903 auf K 17.184, gegen K 17.278 im Vorjahre, d. i. um K 94 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1903 auf K 29.458, gegen K 29.619 im Vorjahre, d. i. um K 161, mithin um 0·5 Prozent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sieben Monate 1903 pro Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	133.193
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	89.119
3. Leoben-Vordernberger Bahn	83.424
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	78.333
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	57.638
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	56.049
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	43.853
8. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	42.744
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	39.343
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	36.245
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	35.001
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	31.740
13. Böhmische Nordbahn	29.302
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	27.081
15. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	26.133
16. Eisenbahn Wien-Aspang	21.312
17. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	21.039
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	140.237
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	50.799
3. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	34.291
4. Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	29.604
5. Bozen-Meraner Bahn	27.276
6. Kuttenberger Lokalbahn	26.158
7. Stauding-Stramberger Lokalbahn	25.725
8. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	24.941
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	24.502
10. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	22.034
11. Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	20.160
12. Neutitscheiner Lokalbahn	19.805
13. Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	17.871
14. Lokalbahn Dolina-Wygoda	17.486
15. Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.733
16. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	15.454
17. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	14.134
18. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	13.956
19. Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	13.579
20. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	13.308
21. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	12.584
22 Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	12.212
23. Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11.611
24. Bukowinaer Lokalbahnen	11.417
25. Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	10.473
26. Friauler Bahn	9.739
27. Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	9.475
28. Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	9.343
29. Unterkrainer Bahnen	9.049
30. Lokalbahn Wickwitz-Giessbübl Sauerbrunn	8.861
31. Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	8.700
32. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	8.400
33. Lokalbahn Trzebinia-Skawce	8.277
34. Neue Bukowinaer Lokalbahnen	7.457
35. Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	7.416
36. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	7.332
37. Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	7.246
38. Lokalbahn Asch-Rossbach	7.154
39. Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	7.150
40. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	6.761
41. Bregenzerwaldbahn	6.710
42. Friedländer Bezirksbahnen	6.646
43. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.518
44. Lokalbahn Plan-Tachau	6.422
45. Valsugana-Bahn	6.399
46. Ostgalizische Lokalbahnen	6.279
47. Lokalbahn Chabówka-Zakopane	6.045
48. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.015
49. Zillertal-Bahn	5.821
50. Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	5.794
51. Mährische Westbahn	5.782
52. Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.751
53. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.669

Kronen

54. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien) 5.602
55. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft 5.324
56. Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz 5.073
57. Gurktal-Bahn 4.989
58. Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal . . 4.886
59. Welser Lokalbahn 4.695
60. Gailtal-Bahn 4.661
61. Lokalbahn Wotic-Selčan 4.629
62. Lokalbahn Auspitz 4.558
63. Lokalbahn Schönwehr-Elbogen 4.548
64. Böhmische Kommerzialbahnen 4.491
65. Wippachtal-Bahn 4.401
66. Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów 4.363
67. Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe 4.329
68. Ybbstal-Bahn 4.322
69. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub 4.243
70. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya 4.243
71. Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl 4.200
72. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz 4.176
73. Lokalbahn Lupków-Cisna 4.169
74. Lokalbahn Deutschbrod-Saar 4.047
75. Lokalbahn Beneschau-Wlaschim 4.008
76. Pielachtal-Bahn 3.956
77. Steyrtal-Bahn 3.955
78. Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz 3.886
79. Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal 3.844
80. Lokalbahn Mauthausen-Grein 3.843
81. Murtal-Bahn 3.785
82. Lokalbahn Strakonitz-Winterberg 3.718
83. Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów . . 3.710
84. Lokalbahn Postelberg-Laun 3.694
85. Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów . . . 3.564
86. Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka . . 3.530
87. Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč 3.372
88. Lokalbahn Nixdorf-Rumburg 3.250
89. Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding 3.243
90. Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz 3.228
91. Lokalbahn Stankau-Ronsperg 3.211
92. Niederösterr. Waldviertelbahn 3.175
93. Lokalbahn Wodňan-Prachatitz 3.077
94. Lokalbahn Modřan-Čerčan 3.039
95. Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz 3.024
96. Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs 2.986
97. Pinzgauer Lokalbahn 2.983
98. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg 2.919
99. Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel 2.830
100. Kolomeaer Lokalbahnen 2.825
101. Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb) . . 2.811
102. Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings . . . 2.794
103. Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg 2.784
104. Lokalbahn Kolin-Čerčan 2.733
105. Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau . . 2.666
106. Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha . 2.570
107. Netolitzer Lokalbahn 2.510
108. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein 2.465
109. Lokalbahn Lambach-Haag a. H. 2.294
110. Lokalbahn Piła-Jaworzno 2.280
111. Chrudim-Holitzer Lokalbahn 2.220
112. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz 2.182
113. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl 2.167
114. Lokalbahn Melnik-Mšeno 2.165
115. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz 2.088
116. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach 2.088
117. Lokalbahn Raudnitz-Hospozin 2.023
118. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz 1.953
119. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz) 1.881
120. Lokalbahn Laun-Libochowitz 1.671
121. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes 1.644
122. Kaadener Lokalbahn 1.557
123. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz 1.423
124. Lokalbahn Triest-Parenzo 1.341
125. Lokalbahn Neuhof-Weseritz 1.315
126. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno 910

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten sieben Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen. %

- Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 8·6
- Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . . 3·6
- Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B . . . . . 3·5
- Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A . . . . . 2·5
- K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb) . . . 1·2
- Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) . . . . 1·1
- Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . . . . 0·9
- Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) 0·8
- Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) . . . . 0·8

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways. %

- Lokalbahn Trzebinia-Skawce . . . . 58·2
- Niederösterreichische Waldviertelbahn . . . . . 33·5
- Lokalbahn Wodňan-Moldauthein . . . . 25·7
- Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl . . . . 22·0
- Lokalbahn Lupków-Cisna . . . . 21·8
- Lokalbahn Piła-Jaworzno . . . . 19·5
- Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka . . . . 17·4
- Lokalbahn Modřan-Čerčan . . . . 16·5
- Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden . . . . 15·3
- Ostgalizische Lokalbahnen . . . . 15·2
- Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern) . . . . . . 15·2
- Kolomeaer Lokalbahnen . . . . 14·9
- Kuttenberger Lokalbahn . . . . 13·9
- Bukowinaer Lokalbahnen . . . . 13·7
- Neue Bukowinaer Lokalbahnen . . . . 13·4
- Lokalbahn Kolin-Čerčan . . . . 11·9
- Lokalbahn Schönwehr-Elbogen . . . . 11·8
- Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč . . . . 11·1
- Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien) 10·9
- Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. 10·9
- Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt . . . . 10·3
- Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G. . . . . 10·2
- Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów . . . . . 9·6
- Gurktal-Bahn . . . . 9·4
- Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus . . . . 8·6
- Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub . . . . . . 8·3
- Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg . . . . 8·1
- Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan . . . . 8·1
- Friauler Bahn . . . . 8·0

	%
Bozen-Meraner Bahn	7·8
Lokalbahn Dolina-Wygoda	7·5
Welser Lokalbahn	7·4
Lokalbahn Wotic-Selčan	7·3
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	7·1
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	7·0
Pielachtal-Bahn	6·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	6·5
Lokalbahn Melnik-Mšeno	6·1
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5·4
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5·3
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	5·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·8
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	4·5
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	4·5
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	4·2
Lokalbahn Asch-Rossbach	3·0
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	3·0
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	2·0
Lokalbahn Mauthausen-Grein	1·6
Ybbstal-Bahn	1·2
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	1·1
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	1·0
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	0·8
Lokalbahn Auspitz	0·5
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten sieben Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	0·2
Eisenbahn Wien-Aspang	0·5
Böhmische Nordbahn	0·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	1·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	7·2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	8·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	17·5

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Sieghart—Raabs	0·3
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	0·3
Wiener Stadtbahn	0·5
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	1·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	1·4
Steyrtal-Bahn	1·4
Valsugana-Bahn	1·7
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	1·8
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	2·0
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	2·4
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	2·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·7
Zillertalbahn	2·8
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2·9
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	3·1
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	3·3
Lokalbahn Plan-Tachau	3·4
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·6
Mährische Westbahn	3·8
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	3·8
Neutitscheiner Lokalbahn	3·9
Netolitzer Lokalbahn	4·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	4·1
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	4·3
Pinzgauer Lokalbahn	4·6
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	4·7
Friedländer Bezirksbahnen	5·6
Stauding-Stramberger Lokalbahn	6·0
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	6·0
Böhmische Kommerzialbahnen	6·1
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	6·4
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7·2
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	7·3
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	7·4
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	7·5
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	7·6
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	7·7
Unterkrainer Bahnen	8·1
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	8·2
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	8·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	8·5
Murtal-Bahn	8·6
Gailtal-Bahn	8·8
Lokalbahn Laun-Libochowitz	8·8
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	9·3
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	9·3
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	9·5
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	10·0
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	10·7
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	10·7
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	12·6
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	14·3
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	14·7
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	14·9
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	18·0
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	20·9
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	21·2
Lokalbahn Postelberg-Laun	23·3
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	25·1
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	30·0
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	36·6
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	40·4
Lokalbahn Triest-Parenzo	42·4

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Juli 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen, ferner, exklusive der 25·59 km langen, in der Bahnengruppe I c nachgewiesenen Lokalbahn Tabor-Bechin und der in der Bahngruppe III a eingereihten 4 km langen Lokalbahn Mödling-Brühl der Südbahn-Gesellschaft, 29 Bahnen mit elektrischem Betriebe und 2 Drahtseilbahnen mit einer Gesamtlänge von 472·75 km, wovon 471·38 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Juli 1903 wurden auf diesen Bahnen 19,538.242 Personen und 10.516 t Güter befördert und

hierfür K 2,813.439 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,795.785 und auf den Güterverkehr K 17.654 entfielen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte aus einem Gesamtverkehre von 17,262.014 Personen und 8014 t Güter, bei einer betriebenen Gesamtlänge des Bahnnetzes von 396·37 km ein Einnahmenergebnis von K 2,460.810.

In den ersten sieben Monaten 1903 betrug die Gesamtfrequenz 129,082.019 Personen und 66.987 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesamteinnahme beziffert sich auf K 17,711.212 (Personenverkehr Kronen 17,614.298 und Güterverkehr K 96.914).

In der gleichen Zeitperiode 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einer Frequenz von 114,111.377 Personen und 64.811 t Güter K 15,543.088, wobei auf den Personenverkehr K 15,456.372 und auf den Güterverkehr K 86.716 entfielen.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Auf Grund der vorläufigen Ermittlung ergaben sich für die k. k. österr. Staatsbahnen und die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Monate Juli 1903 nachstehende Einnahmen: aus dem Personenverkehre K 7,727.000 (4,767.300 Reisende), aus dem Güterverkehre K 14,639.600 (2,746.800 t), mithin im ganzen K 22,366.600.

Zu diesem Ergebnisse trugen bei:

die westlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 5,906.300 (3,868.900 Reisende), aus dem Güterverkehre K 10,362.800 (2,191.500 t);

die östlichen Staatsbahnen aus der Personenbeförderung K 1,820.700 (898.400 Reisende), aus der Güterbeförderung K 4,276.800 (555.300 t).

Bei Vergleichung der Gesamteinnahmen des Monates Juli 1903 mit jener desselben Monates im Vorjahre weist der Berichtsmonat im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 403.888 (— 247.700 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mehreinnahme von K 125.847 (+ 3600 t) aus.

Der Ausfall in den Einnahmen des Personenverkehres beträgt bei den westlichen Staatsbahnen K 344.942 (— 202.300 Reisende), bei den Staatsbahnen in Galizien K 58.946 (— 45.400 Reisende).

Im Güterverkehre erzielten die westlichen Staatsbahnen eine Mehreinnahme von K 177.005 (+ 8700 t), während das Ergebnis der östlichen Linien um K 51.158 (— 5100 t) zurückgeblieben ist.

Das schwächere Einnahmenergebnis beider Staatsbahnnetze aus dem Personenverkehre ist vor allem in den ungünstigen Witterungsverhältnissen des Berichtsmonates begründet, welche besonders in der zweiten Monatshälfte nicht allein den Fremdenverkehr stark beeinträchtigten, sondern auch den lokalen Reiseverkehr merklich einschränkten.

Im Güterverkehre erbrachten die westlichen Staatsbahnen durch die rege Beförderung von Baumaterialien (Zement, Ziegel, Bau- und Langholz), sowie durch den Transport höher tarifierender Güter über längere Strecken wohl eine Mehreinnahme, dagegen erlitten die östlichen Staatsbahnen hauptsächlich durch die Abnahme der Transittransporte von Getreide einen Ausfall in den Einnahmen, welcher durch die stärkere Beförderung anderer Artikel, wie Petroleum, Holz und verschiedener Baumaterialien, nicht ausgeglichen wurde, so dass das Gesamtergebnis hinter jenem des Vergleichsmonates zurückblieb.

Vom 1. Jänner bis 31. Juli 1903 vereinnahmten die k. k. Staatsbahnen im Personenverkehre K 37,088.900 (— K 295.298), im Güterverkehre K 97,912.700 (plus K 1,877.709), somit im ganzen K 135,001.600 (plus K 1,582.411).

Wiener Stadtbahn. Nach der provisorischen Ermittlung betrugen die Einnahmen der Wiener Stadtbahn im Monate Juli 1903: aus der Personenbeförderung K 394.900 (2,800.800 Reisende), aus der Güterbeförderung K 47.800 (41.600 t), somit im ganzen K 442.700.

Gegenüber dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre ist die Einnahme des Personenverkehres im Juli 1903 um K 46.413 (— 281.900 Reisende) zurückgeblieben, während jene aus dem Güterverkehre sich um K 9074 (+ 800 t) günstiger stellte.

Die Jahreseinnahme vom 1. Jänner bis 31. Juli 1903 zeigt gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres beim Personenverkehre einen Einnahmenausfall von K 64.130 (— 680.200 Reisende), beim Gütertransporte eine Zunahme um K 50.005 (+ 27.700 t).

Lokalbahn Beneschau - Wlaschim-Unterkralowitz. Obwohl der Personenverkehr eine Mehreinnahme von K 2072 (+ 1300 Reisende) und der Güterverkehr eine solche von K 4523 (+ 1000 t) ausweist, ist das Kilometererträgnis gegenüber jenem des Juli 1902 um eine bedeutende Prozentziffer zurückgeblieben, da die Zunahme des Verkehres nicht in demselben Verhältnisse, wie der Streckenzuwachs (Wlaschim—Unterkralowitz) erfolgte.

Kolomeaer Lokalbahnen. Die Einnahme aus der Personenbeförderung war um K 150 (— 600 Reisende) geringer, jene aus dem Gütertransporte um K 1568 (— 1000 t) höher, als die bezügliche Einnahme des Vergleichsmonates 1902.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre bei dem angegebenen Ausfalle im beförderten Quantum erklärt sich daraus, dass im Juli 1902 ein höherer Refaktiebetrag von der Einnahme in Abzug gebracht wurde, wonach dem Ergebnisse des Berichtsmonates eine verhältnismässig niedrige Vergleichsziffer aus dem Vorjahre gegenüberstand.

Die geringere Frequenz im Personenverkehre, wie auch die um 1000 t schwächere Verfrachtung in der Güterbeförderung ist zumeist auf die siebentägige, durch Brückenrekonstruktions - Arbeiten bedingte Verkehrseinstellung zurückzuführen.

Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów. Die Transportverhältnisse dieser Lokalbahn wurden durch häufige Unwetter in der ersten Monatshälfte und die dadurch herbeigeführte Verkehrsunterbrechung ungünstig beeinflusst, so dass die Einnahme aus dem Personenverkehre um K 747 (— 1600 Reisende), jene aus dem Gütertransporte um K 1497 (— 500 t) zurückblieb.

Lokalbahn Lambach-Haag. Im Personenverkehre wurden um K 343 (— 300 Reisende), im Güterverkehre um K 1400 (— 700 t) weniger eingenommen als im Juli 1902. Der Ausfall im Gütertransporte steht zumeist mit der geringeren Verfrachtung von Ziegeln, Holz und Steinen im Zusammenhange.

(Fortsetzung auf Seite 2288.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1903	1902	Im Monate Juli 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.546	8.546	4,767.300	2,746.800	7,727.000	14,639.600	22,366.600	2.617	22,644.641	2.650	— 1·2	8.546	8.546
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,800.800	41.600	394.900	47.800	442.700	11.650	480.039	12.633	— 7·8	38	38
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	6.500	9.800	1.600	8.600	10.200	680	9.859	657	+ 3·5	15	15
Beneschau-Wlaschim	47	23	6.700	3.200	6.500	11.600	18.100	385	11.505	500	— 23·0	47	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.700	2.000	2.700	5 600	8.300	252	8.463	256	— 1·6	33	33
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	17.200	1.200	15.800	6.900	22.700	649	. . . .	. . .	. . .	35	. . .
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	4.100	1.000	2.300	2.700	5.000	135	6.046	163	— 17·2	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	187	30.800	55.700	35.000	188.400	223.400	1.064	191.388	1.023	+ 4·0	210	187
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	37.400	28.700	32.600	82 100	114.700	691	119.695	721	— 4·2	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	12.500	4.100	18.100	13.500	31.600	735	34.128	794	— 7·4	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.500	1.000	500	1.400	1.900	136	1.733	124	+ 9·7	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	7.500	6.000	2.800	8.700	11.500	195	13.208	224	— 12·9	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	11.600	4.600	12.400	15.000	27.400	245	30.045	268	— 8·6	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	4.900	3.500	3.900	10.400	14.300	433	13.616	413	+ 4·8	33	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.300	11.000	400	13.500	13.900	1.544	13.394	1.488	+ 3·7	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.200	4.200	3.700	11.300	15.000	750	14.347	717	+ 4·6	20	20
Friauler Bahn	16	16	9.800	1.200	11.900	3.000	14.900	931	14.793	925	+ 0·6	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.100	3.100	3.600	6.200	9 800	251	8.969	230	+ 9·1	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	6.200	3.400	4.300	10.500	14.800	477	15.395	497	— 4·0	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	8.700	4.800	4.000	8.000	12.000	800	12.370	825	— 3·0	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	4.100	1.800	2.800	4.100	6.900	363	7.036	370	— 1·9	19	19
Gurktalbahn	29	29	7.500	4.200	3.600	10.500	14.100	486	13.147	453	+ 7·3	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	2.100	900	1.500	1.700	3.200	119	3.451	128	— 7·0	27	27
Kaadener Lokalbahnen	13	. . .	1.600	700	900	1.100	2.000	154	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	20.000	14.000	16.000	25.000	41.000	872	40.777	868	+ 0·5	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	. . .	2.200	4.200	1.100	4.900	6.000	545	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Kolin-Cerčan	81	81	9.900	6.400	8.900	14.700	23.600	291	21.470	265	+ 9·8	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	200	3.900	100	4.500	4.600	139	3.182	96	+ 44·8	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	3.200	3.900	1.300	5.000	6.300	315	8.544	427	— 25·3	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	5.200	900	3.100	2.300	5 400	208	7.143	275	— 24·4	26	26
Laun-Libochowitz	20	20	4.500	500	1.800	1.000	2.800	140	3.092	155	— 9·7	20	3
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	29.400	7.700	33.800	27.800	61.600	692	60.353	678	+ 2·1	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	5.100	2.100	6.300	3.400	9.700	441	9.086	413	+ 6·8	22	22
Lupków-Cisna	25	25	1.200	3.200	800	8.700	9.500	380	11.208	448	— 15·2	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.000	1.600	2.000	5.300	7.300	348	9.119	434	— 19·8	21	21
Mährische Westbahn	90	90	21.600	13.000	10.700	32.000	42.700	474	45.194	502	— 5·6	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	61.000	7.500	118.000	26.000	144.000	2.717	149.819	2.827	— 3·9	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	13.600	2.100	5.400	5.400	20.800	349	11.055	357	— 2·2	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	9.900	5.200	9.500	14.900	24.400	330	19.839	268	+ 23·1	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.900	3.100	500	2.500	3.000	600	2.759	552	+ 8·7	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	14.500	4.300	11.000	20.100	31.100	409	25.922	341	+ 19·9	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	3.200	900	1.600	1.800	3.400	243	3.470	248	— 2·0	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.300	2.400	1.200	5.500	6.700	203	7.383	224	— 9·4	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.800	900	1.400	2.000	3.400	142	3.409	142	0	24	24
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	10.700	1.600	3.900	2.400	6.300	263	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	22.000	19.600	37.100	69 800	106.900	345	93.990	479	+ 13·8	196	196
Piła-Jaworzno	21	21	900	3.500	300	2.800	3.100	148	4.342	207	— 28·5	21	21
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	12.000	1.400	13.000	6.500	19.500	368	21.485	405	— 9·1	53	53
Plan Tachau	13	13	6.600	1.900	3.100	4.600	7.700	592	7.227	556	+ 6·5	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.000	1.300	500	1.700	2.200	200	2.344	213	— 6·1	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.900	2.400	600	3.400	4.000	235	5.271	310	— 24·2	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	4.400	1.500	3.500	3.600	7.100	182	7.407	190	— 4·2	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	13.000	6.900	9.200	17.800	27.000	260	26.290	253	+ 2·8	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.400	1.000	1.300	2.000	3.300	132	4.277	171	— 22·8	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	41	45.800	21.900	27.000	64.900	91.900	2.241	91.420	2.230	+ 0·5	41	35
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	4.800	900	2.000	1.800	3.800	475	4.114	514	— 7·6	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.800	4.800	1.600	5.200	6.800	435	6.560	437	— 3·7	15	15
Schwarzenau-Waidhofen a. d. T.-Zlabings u. Schwarzenau-Zwettl	59	31	12.500	6.000	8.400	11.200	19.600	332	15.002	484	— 31·4	36	31
Stankau-Ronsperg	22	22	5.000	2.300	2.400	4.500	6.900	314	7.489	340	— 7·6	22	22

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	1903: für Güter	1903: im ganzen	1903: pro Kilom.	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	1902: für Güter	1902: im ganzen	1902: pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate 1903 (Kronen)	1902	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
25,903.500	19,144.900	37,088.900	97,912.700	135,001.600	15.797	37,384.198	96,034.991	133,419.189	15.611	+ 1·2	27.081	26.762	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
18,864.300	212.700	2,752.100	356.500	3,108.600	81.805	2,816.230	306.495	3,122.725	82.177	− 0·5	140.237	140.875	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
38.000	57.500	9.500	53.100	62.600	4.173	10.542	50.218	60.760	4.051	+ 3·0	7.154	6.945	Asch-Rossbach
33.600	22.200	37.000	72.900	109.900	2.338	22.866	53.998	76.864	3.342	− 30·0	4.008	5.729	Beneschau-Wlaschim
14.103	18.900	18.800	49.800	68.600	2.079	18.229	50.269	68.498	2.076	+ 0·1	3.564	3.559	Borki wielk.-Grzymalow
87.700	12.200	73.800	63.200	137.000	3.914	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	6.710	. . .	Bregenzerwaldbahn
23.700	9.100	13.600	27.000	40.600	1.097	15.630	28.275	43.905	1.187	− 7·6	1.881	2.035	Brüx-Lobositzer Verb.B.
173.600	356.000	184.300	1,214.400	1,398.700	6.660	166.314	928.743	1,095.057	5.855	+ 13·7	11.417	10.037	Bukowinaer Lokalb.
221.700	181.900	192.100	530.000	722.100	4.350	184.861	451.592	636.453	3.834	+ 13·4	7.457	6.572	N. Bukowinaer Lokalb.
63.700	25.000	75.300	76.300	151.600	3.526	75.605	69.451	145.056	3.373	+ 4·5	6.045	5.782	Chabowka-Zakopane
10.300	5.300	4.700	13.000	17.700	1.264	4.420	10.085	14.505	1.036	+ 22·0	2.167	1.776	Chlumetz-Königstadtl
49.900	39.600	19.100	57.300	76.400	1.295	19.582	66.225	85.807	1.454	− 10·7	2.220	2.493	Chrudim-Holitzer L.B.
65.800	47.300	73.000	157.600	230.600	2.059	72.857	123.591	196.448	1.754	+ 17·4	3.530	3.007	Delatyn-Kołomea-Stef.
27.700	17.000	22.200	55.700	77.900	2.361	20.733	59.241	79.974	2.423	− 2·6	4.047	4.154	Deutschbrod-Saar
8.400	61.000	2.500	89 300	91.800	10.200	2.599	82.825	85.424	9.491	+ 7·5	17.486	16.270	Dolina-Wygoda
46.300	28.000	27.300	74.200	101.500	5.075	29.529	67.606	97.135	4.857	+ 4·5	8.700	8.326	Fehring-Fürstenfeld
47.500	10.700	68.400	22.500	90.900	5.681	66.439	17.709	84.148	5.259	+ 8·0	9.739	9.015	Friauler Bahn
47 300	21.200	24.100	42 300	66.400	1.703	26.098	35.368	61.467	1.576	+ 8·1	2.919	2.702	Fürstenfeld-Hartberg
38.600	18.900	25.200	59.100	84.300	2.719	25.327	67.071	92.397	2.981	− 8 8	4.661	5.110	Gailtal-Bahn
50.000	34.900	23.500	59.400	82.900	5.527	24 918	55.558	80.476	5.365	+ 3·0	9.475	9.197	Gleisdorf-Weiz
24 500	12.600	13.100	20.000	33.100	1.742	13.319	19.866	33.185	1.747	− 0·3	2.986	2.995	Göpfritz—Gr.-Sieghart̄s
54.100	25.300	25.600	58.800	84.400	2.910	26.241	50.870	77.111	2.659	+ 9·4	4.989	4.558	Gurktalbahn
13.100	7.200	8.200	14.200	22.400	830	9.598	15.103	24.701	915	− 9·3	1.423	1.569	Hint.-Třeban-Lochowitz
9.600	4.100	5.000	6.800	11.800	908	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.557	. . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
91.900	79.600	69.900	160.400	230.300	4.900	75.968	132.758	208.726	4.441	+ 10·3	8.400	7.613	Karlsb.-Johanngeorgst.
11.300	28.000	5.400	31.500	36.900	3.355	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.751	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
49.400	31.100	44.100	85.000	129.100	1.594	54.156	61.229	115.385	1.425	+ 11·9	2.733	2.443	Kolin-Cerčan
3.400	33.600	1.300	53.100	54.400	1.648	1.645	45.674	47.319	1.434	+ 14·9	2.825	2.458	Kolomeaer Lokalbahnen
29.700	28.500	12.700	38.200	50.900	2.545	11.195	40.718	51.913	2.596	− 2·0	4 363	4.450	Krakau-Kocmyrzów
32.400	6.000	18.400	16.400	34.800	1.338	19.976	20.639	40.615	1.562	− 14·3	2.294	2.678	Lambach-Haag
25.000	4.300	9.900	9.600	19.500	975	2.308	900	3.208	1.069	− 8·8	1.671	1.833	Laun-Libochowitz
144.600	56.400	190.000	148.400	338.400	3.802	183.079	137.943	321.022	3 607	+ 5·4	6.518	6.183	Lemberg-Bełzec
25.400	13.600	23.600	24.000	47.600	2.164	21.456	21.985	43.441	1.975	+ 9·6	3.710	3.386	Lemberg (Klep.)-Janów
5.200	20.400	3.400	57.400	60.800	2.432	3.192	46.696	49.888	1.996	+ 21·8	4.169	3.422	Lupków-Cisna
20.200	10.200	13.900	33.700	47.600	2.267	16.456	47.123	63.579	3.028	− 25·1	3.886	5.191	M.-Budwitz-Jamnitz
99.900	73.600	63.400	240.200	303.600	3.373	68.117	247.307	315.424	3.505	− 3 8	5.782	6.009	Mährische Westbahn
215.600	41.900	316.100	161.700	477.800	9.015	330.041	171.191	501.232	9.457	− 4·7	15.454	16.212	Marienbad-Karlsbad
68.200	16.500	34.000	35.500	69.500	2.242	33.230	35.143	68.373	2.206	+ 1·6	3.843	3.782	Mauthausen-Grein
47 500	38.000	45.300	85.900	131.200	1.773	44.596	68.012	112.608	1.522	+ 16·5	3.039	2.609	Modřan-Cerčan
14.000	14.700	3.600	13.300	16.900	3.380	3.742	14.571	18.313	3.663	− 7·7	5.794	6.279	Mösel-Hüttenberg
77.800	29.400	59.200	108.600	167.800	2.208	58.478	125.251	183.729	2.417	− 8·6	3.785	4.143	Murtal-Bahn
18.200	6.200	8.000	12.500	20.500	1.464	8.963	12.406	21.369	1.526	− 4·1	2.510	2.616	Netolitzer Lokalbahn
14.500	11.800	9.100	28.500	37.600	1.139	8.702	32.813	41.515	1.258	− 9·5	1.953	2.157	Neuhaus-Neubistritz
8.300	5.500	6.200	12.200	18.400	767	6.916	10.584	17.500	729	+ 5 2	1.315	1.250	Neuhof-Weseritz.
62.400	11.500	28.500	17.000	45.500	1.896	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.250	. . .	Nixdorf-Rumburg
135.400	135.600	219.500	498 400	717.900	3.663	216.310	406.949	623.259	3.180	+ 15·2	6.279	5.451	Ostgalizische Lokalb.
4.400	31.200	1.600	23.400	25.000	1.190	1.517	19.392	20.909	996	+ 19·5	2.280	1.707	Piła-Jaworzno
59.500	13.100	43.200	49.000	92.200	1.740	42.217	54.473	96.690	1.824	− 4·6	2.983	3.127	Pinzgauer L.B.
32.000	13.300	16.500	32.200	48.700	3.746	14.766	35.646	50.412	3.878	− 3·4	6.422	6.648	Plan-Tachau
7.000	16.000	3.100	20.600	23.700	2.155	3.892	27.001	30.893	2.808	− 23·3	3.694	4.814	Postelberg-Laun
10.600	10.300	3.500	12.800	16.300	959	3.964	23.413	27.377	1.610	− 40·4	1.644	2.760	Potscherad-Wurzmes
23 400	12.300	18.200	29.300	47.500	1.213	19.445	29.443	48.888	1.254	− 2·9	2.088	2.150	Rakonitz-Mlatz
78.100	41.400	52.200	109.500	161.700	1.555	55.381	112.662	168.043	1.616	− 3·8	2.666	2.770	Rakonitz-Pl.-Petschau
16.900	11.900	8.600	20.900	29.500	1.180	9.500	25.176	34.676	1.387	− 14·9	2.023	2.378	Raudnitz-Hospozin
192.500	134.800	223.400	362.600	586.000	14.893	252.186	266.758	518.944	14.827	− 3·6	24.502	25.418	Reichenberg-Gablonz-T.
25.400	7.800	9.400	13.400	22.800	2.850	10.525	12.344	22.869	2.859	− 0·3	4.886	4.901	Schlackenwerth-Joach.
22.800	28.400	9.600	30.200	39.800	2.653	11.790	23.821	35.611	2.374	+ 11·8	4.548	4.070	Schönwehr-Elbogen
47.100	24.400	31.900	56.300	88.200	2.450	33.154	50.565	83.719	2.701	− 9·3	4.200	4.630	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
31.500	12.900	14.700	26.500	41.200	1.873	15.551	26.413	41.964	1.907	− 1·8	3.211	3.269	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1903	1902	Im Monate Juli 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bi[s] Ende Juli 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	5.300	4.500	3.200	13.900	17.100	855	16.247	812	+ 5·3	20	2
Strakonitz-Březnitz	83	83	6.700	4.800	4.800	10.400	15.200	183	14.376	173	+ 5·8	83	8
Strakonitz-Winterberg	71	71	11.400	5.000	8.000	15.500	23.500	331	24 028	338	— 2·1	71	7
Tabor-Bechin, Lokalbahn mit elektr. Betrieb	24	. . .	5.100	300	5.000	800	5.800	242	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4.200	8.000	2.700	13.000	15.700	748	16.758	798	— 6·3	21	2
Triest-Parenzo	122	59	10.000	600	9.900	3.400	13.300	109	10.437	177	— 38·4	122	3
Trzebinia-Skawce	60	60	1.900	21.100	1.400	27 300	28 700	478	26.060	434	+ 10·1	60	6
Unterkrainer Bahnen	133	133	28.300	20.200	30.300	78.800	109.100	820	108.351	815	+ 0·6	133	13
Valsugana-Bahn	63	63	34.300	3.600	26.800	13.100	39.900	633	43.636	693	— 8·6	63	6
Vöcklabruck-Kammer	11	11	6.600	1.400	5.800	5.900	11.700	1.064	10.743	977	+ 8·9	11	1
Welser Lokalbahn	84	84	23.300	16.400	14.800	19.100	33.900	404	36.532	435	— 7·1	84	8
Wippachtalbahn	27	. . .	5.500	6.300	4.400	8.000	12.400	459	. . . .	. . .	. . .	27	. . .
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	8.000	14.400	5.500	12.800	18.300	1.076	21.827	1.284	— 16·8	17	1
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	3.100	1.200	2.000	3.000	5.000	238	3.725	177	+ 34·5	21	2
Wodňan-Prachatitz	56	56	11.000	3.500	7.500	9.400	16.900	302	17.451	312	— 3·2	56	5
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	6.300	3.000	4.800	9.900	14.700	277	8.188	356	— 22·2	53	2
Wotic-Selčan	17	17	3.900	1.800	2.300	4.800	7.100	418	6.758	398	+ 5·0	17	1
Ybbstalbahn	76	76	14.700	3.800	10.800	15.200	26.000	342	29.281	385	— 11·2	76	7
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	1.700	22.800	500	20.600	21.100	3.517	29.368	4.895	— 28·2	6	
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	16.500	17.700	13 000	36.800	49.800	572	46.366	533	+ 7·3	87	8
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	6.000	5.900	4.400	13.200	17.600	338	15.389	296	+ 14·2	52	5
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.129	6.229	1.716	9.925	11.641	485	11 985	499	— 2·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.798	8.480	500	6.465	6.965	1.393	8.004	1.601	— 13·0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	267.570	773.903	136.083	1,041.097	1,177.180	11.655	1,160.988	11.495	+ 1·4	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	109.250	43.587	70.160	122.270	192.430	1.274	185.786	1.230	+ 3·6	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	245.870	202.846	230.255	678.223	908.478	2.770	905.226	2.760	+ 0·4	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	96.945	202.928	167.120	487.649	654.769	3.520	632.469	3.400	+ 3·5	186	186
Linie lit. B.	236	236	208.866	359.508	324.572	875.328	1,199.900	5.084	1,175.300	4.980	+ 2·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	49.230	56.269	38.083	202.975	241.058	2.649	264.448	2.906	— 8·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	960.136	1,144.886	1,780.743	5,472 018	7,252.761	7.001	7,075.233	6.829	+ 2·5	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	116.877	57.082	52.386	116.345	168.731	561	207.512	689	— 18·6	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	89.337	115.422	82.712	420.490	503.202	7.863	517.232	8.082	— 2·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	14.786	97.867	6.543	96.431	102.974	6.865	122.505	8.167	— 16·0	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantierte Strecken	628	628	457.976	331.545	640.529	1,401.373	2,041.902	3.251	2,138.601	3.405	— 4·5	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	200.669	316.911	252.102	1,063.239	1,315.341	4.243	1,262.285	4.072	+ 4·2	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	1,138.703	864.568	1,366.444	3,613.488	4,979.932	3.645	5,009.507	3.667	— 0 6	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	44.534	26.038	19.320	36 649	55.969	1.696	84.310	2.555	— 33 6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	2,160.019	556.371	3,230.668	4,767.471	7,998.139	5.276	8,421.556	5.555	— 5·0	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	58.109	. . . .	13.895	. . . .	13.895	3.474	21.587	5.397	— 35·6	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	216.031	171.642	172.701	551.817	724.518	2.542	773.100	2.713	— 6·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	114.048	58.142	91.972	122.175	214.147	2.406	217.957	2.448	— 1·7	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	34.247	52.636	21.988	177.263	199.251	3.065	195.102	3.002	+ 2·1	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902				Differz. pro Kilom in Prozent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.		1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
31.900	29.500	19.800	89.200	109.000	5.450	22.248	89.450	111.698	5 585	— 2·4	9.343	9.574	Starkenbach-Rochlitz
39.200	29.300	28.900	76.800	105.700	1.273	30.810	67.979	98.789	1.190	+ 7·0	2.182	2.040	Strakonitz-Březnitz
69.900	35.500	45 700	108.300	154.000	2.169	48.425	107.047	155.472	2.190	— 1·0	3.718	3.754	Strakonitz-Winterberg
6.900	400	7.000	1.200	8.200	1.640	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.811	. . .	Tabor-Bechin
29.200	42.200	17.800	69.800	87.600	4.171	22.199	68.165	90.364	4.303	— 3·1	7.150	7.377	Tirschnitz-Schönbach
59.200	4.100	62.100	33.300	95.400	782	36.284	9.870	46.154	1.357	— 42·4	1.341	2.326	Triest-Parenzo
26 900	179.500	17.800	271.800	289.600	4.827	19.410	163.658	183.068	3.051	+ 58·2	8.277	5.230	Trzebinia-Skawce
188.100	133.700	198.100	504.000	702.100	5.279	197.554	566.101	763.655	5.742	— 8·1	9.049	9.843	Unterkrainer Bahnen
185.700	17.400	161.900	73.300	235.200	3.733	163.349	75.789	239.138	3.796	— 1·7	6.399	6.507	Valsugana-Bahn
31.400	11.500	16.800	29.700	46.500	4.227	16.415	26.991	43.406	3.946	+ 7·1	7.246	6.765	Vöcklabruck-Kammer
152.700	88.000	90.600	139.500	230.100	2.739	97.806	116.374	214.180	2.550	+ 7·4	4.695	4.371	Welser Lokalbahn
35.100	29.100	27.500	41.800	69.300	2.567	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.401	. . .	Wippachtalb.
43.700	113.900	30.900	90 200	121.100	7.124	30.997	95.340	126.337	7.432	— 4·1	12.212	12.740	Wittmannsdorf- (Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
18.400	7.400	11.700	18.500	30.200	1.438	12.090	11.924	24.014	1.144	+ 25·7	2.465	1.961	Wodňan-Moldauthein
64.500	21.300	40.000	60.500	100.500	1.795	42.281	56.199	98.480	1.759	+ 2·0	3.077	3.015	Wodňan-Prachatitz
40.100	19 600	27.300	59.100	86.400	1.630	14.098	45.058	59.156	2.572	— 36·6	2.794	4.409	Wolframs-Teltsch
23.800	12.700	14.000	31.900	45.900	2.700	14.555	28 214	42.769	2.516	+ 7·3	4.629	4.313	Wotic-Selčan
83.300	33.300	59.000	132.600	191.600	2.521	65.771	123.534	189.305	2.491	+ 1·2	4.322	4.270	Ybbstalbahn
13.900	206.300	4.100	173.700	177.800	29.633	4.734	178.065	182.799	30.467	— 2·7	50.799	52.229	Zeltweg-Fohnsdorf
113.600	108.200	88.600	216.700	305 300	3.509	93.838	186.673	280.511	3.224	+ 8·1	6.015	5.527	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
41.200	32.200	29.100	73.200	102.300	1.967	31.567	60.447	92.014	1.770	+ 11·1	3.372	3.034	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
17.664	32.060	9.447	51.148	60.595	2.525	9.529	55.774	65.303	2.721	— 7·2	4.329	4.665	Časlau-Zawratetz
11.487	61.539	3.275	45.532	48.807	9.761	3.561	58.164	61.725	12.345	— 20·9	16.733	21.163	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
1,603.023	5,253.504	760.073	7,087.242	7,847.315	77.696	767.060	6,994.036	7,761.096	76.842	+ 1·1	133.193	131.729	Aussig-Teplitzer E. a. L.
632.072	299.550	393.051	779.229	1,172.280	7.763	392.916	707.405	1,100.321	7.287	+ 6·5	13.308	12.492	Teplitz (Settenz)-R.
1,415.567	1,300.648	1,275.067	4,331.541	5,606.608	17.093	1,368.906	4,279.214	5,648.120	17.220	— 0·7	29.302	29.520	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
519.205	1,313.873	721.262	3,211.261	3,932.523	21.143	753.651	3,081.612	3,835.263	20.620	+ 2·5	36.245	35.349	Linie lit. A
1,003.553	2,482.522	1,265.074	6,450.943	7,716.017	32.695	1,197.881	6,255.175	7,453.056	31.581	+ 3·5	56.049	54.139	Linie lit. B
303.537	400.287	244.116	1,441.097	1,685.213	18.519	260.459	1,510.445	1,770.904	19.460	— 4·8	31.740	33.360	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
6,073.983	7,675.644	9,965.516	37,373.700	47,339.216	45.694	9,657.585	36,055.251	45,712.836	44.124	+ 3·6	78.333	75.641	Hauptbahnnetz
767.382	394.885	340.870	846.194	1,187.064	3.944	381.223	915.876	1,297.099	4.309	— 8·5	6.761	7.387	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
547.440	774.741	488.739	2,838.388	3,327.127	51.986	509.354	2,790.796	3,300.150	51.565	+ 0·8	89.119	88.397	Oesterr. Strecke
86.852	719.212	36.071	693.933	730.004	48.667	39.145	758.750	797.895	53.193	— 8·5	83.424	91.128	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn
…639.125	2,094.688	3,406.964	9,415.037	12,822.001	20.417	3,712.548	9,292.572	13,005.120	20.708	— 1·4	35.001	35.501	Garantierte Strecken
…178.991	2,040.368	1,352.289	6,577.699	7,929.988	25.581	1,459.964	6,398.713	7,858.677	25.351	+ 0·9	43.853	43.459	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
…550.324	5,381.229	7,679.955	23,670.297	31,350.252	22.950	8,067.466	23,260.046	31,327.512	22.933	— 0·2	39.343	39.314	Oesterr. Linien
292.025	186.844	122.321	282.689	405.010	12.273	138.628	352.117	490.745	14.871	— 17·5	21.039	25.493	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
…983.378	3,529.512	16,547.911	34,423.687	50,971.598	33.622	16,460.660	34,101.011	50,561.671	33 352	+ 0·8	57.638	57.175	Hauptnetz u. Lokalb in Oesterreich
…194.833	. . . . .	47.050	. . . . .	47.050	11.763	59.710	. . . . .	59.710	14.928	— 21·2	20.160	25.584	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
…257.614	1,059.302	933.137	3,411.514	4,344.651	15.244	1,026.460	3,652.996	4,679.456	16.419	— 7·2	26.133	28.147	Süd-Nordd. Verbindgsb.
…57.291	328.293	415.271	691.516	1,106.787	12.435	464.161	648.415	1,112.576	12.500	— 0·5	21.312	21.420	Wien-Aspang Bahn
…19.945	408.110	160.125	1,460.992	1,621.117	24.940	147.070	1,345.782	1,492 852	22.967	+ 8·6	42.744	39.372	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juli 1903	1902	Im Monate Juli 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Lokalbahnen.													
Auspitzer Lokalbahn	7	7	4.562	1.099	1.088	1.328	2.416	345	2.628	375	— 8·0	7	7
Böhmische Kommerzialbahnen	193	193	38 648	23.482	19.480	71.506	90.986	471	94.480	490	— 3·9	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	25.514	6.050	35.896	26.261	62.157	2.005	59.305	1.913	+ 4·8	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.810	4.720	1.184	3.943	5.127	321	8.807	551	— 41·7	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.322	1.475	3.185	6.136	9.321	373	10.672	427	— 12·6	25	25
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.) „ „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach	41	17	32.161	7.682	11.241	15 131	26.372	643	13.061	768	— 16·3	41	17
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.580	1.111	2.424	2.925	5.349	214	6.135	245	— 12·7	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	28.245	220	19.274	913	20.187	2.523	20.087	2.511	+ 0·5	5	5
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	15.354	. . . .	15.099	15.099	1.258	15.576	1.298	— 3·1	12	12
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	. . .	2.828	1.174	2 100	3.503	5.603	311	. . . .	. . .	. . .	18	. . .
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	17.243	3.419	2.938	3.216	6.154	2.051	6.482	2.161	— 5·1	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.196	598	1.879	1.458	3.337	175	3.369	177	— 1·1	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	4.006	5.091	1.623	5.299	6.922	577	5.569	464	+ 24·4	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	2.517	5.645	2.371	4.700	7.071	236	4.613	154	+ 53·3	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.373	678	506	1.038	1.544	103	1.161	77	+ 33·8	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	10.287	1.640	14.109	6.464	20.573	857	20.079	837	+ 2·4	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.306	5.009	1.037	4.190	5.227	348	5.906	394	— 11·7	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	10.789	5.394	3.947	9.011	12.958	1.620	14.317	1.790	— 9·5	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	38	11.258	6.230	8.800	17.449	26.249	320	9.029	238	+ 34·3	76·3	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	8.494	1.194	4.939	3.342	8.281	331	9.135	365	— 9 3	25	25
Pielachtalbahn	49	49	11.485	3.339	9 305	9.188	18.493	377	17.208	353	+ 6·6	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	3.793	1.894	2.332	5.773	8.105	540	8.169	545	— 0·9	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.089	2.665	2.110	4.106	6.216	249	6.622	265	— 6·0	25	25
Saitz-Göding	38	38	6.409	4.907	3.191	9.194	12.385	326	11.316	298	+ 9·4	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	10.558	2.710	6.333	5.017	11.350	454	13.975	559	— 18·8	25	25
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges.	67	67	38.075	2.940	64.745	11 303	76.048	1.135	83.052	1.279	— 8·3	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	33.154	11.638	19.774	19.065	38.839	924	44.835	1.067	— 13·4	42	42
Stammersdorf-Auersthal	22	. . .	14.823	59	6.479	240	6.719	305	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	12.360	32.092	4 477	40.150	44.627	2.479	44.064	2.448	+ 1·3	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	10.638	3.450	8.370	9 100	17.470	364	18.800	392	— 7·1	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.117	4.351	389	5.187	5.576	929	6.946	1.158	— 19·8	6	6
Swoleňowes-Smečna	10	10	3.419	17.713	386	22.142	22.528	2.253	30.948	3.095	— 27·2	10	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	11.887	10.411	7.390	20.551	27.941	716	29.707	762	— 6·0	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	13.338	11.426	8.442	17.747	26.189	534	23.673	483	+ 10·6	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	9.387	1.461	7.616	4.925	12.541	836	10.967	731	+ 14·4	15	15
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	3.905	1.926	1.391	5.742	7.133	892	7.128	891	0	8	8
Zillertalbahn	32	24	16.992	1.380	23.735	4.388	28.123	879	22.997	958	— 8·2	32	24
Dampftramways.													
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	189.194	3.722	26.593	4.513	31.106	3.111	30.966	3.097	+ 0·5	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	340.352	1.616	97.189	4.131	101.320	2.412	93.692	2.231	+ 8·1	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	110.346	. . . .	23.806	. . . .	23.806	1.984	24.038	2.003	— 0·9	12	12
Wien-Nussdorf	8·3	7	142.869	. . . .	22.738	. . . .	22.738	. .	20.895	. .	. . .	8·3	7
Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf		6		. . . .		. . . .		. .	23.334	. .	. . .		6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	59.993	4.537	25.984	7.795	33.779	2.413	35.558	2.540	— 5·0	14	14
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	86.406	55.509	24.622	55.809	80.431	3.217	74.085	2.963	+ 8·5	25	25
Summe	20.215·3	19.802	16,274.258	8,999.471	18,045.010	37,593.769	55,638.779	2.752	56,276.910	2.842	— 0·3	20.152·6	19.751

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: Für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1903 (Kronen)	1902	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
													b) Lokalbahnen
29.782	10.575	7.263	11.348	18.611	2.659	8.617	9.898	18.515	2.645	+ 0·5	4.558	4.534	Auspitzer Lokalbahn
170.329	100.763	115.137	390.499	505.636	2.620	122.271	416.107	538.378	2.790	— 6·1	4.491	4.783	Böhm. Kommerzialb.
204.070	48.925	294.355	198.890	493.245	15.911	275.689	181.680	457.369	14.754	+ 7·8	27.276	25.293	Bozen-Meraner Bahn
17.299	19.898	7.057	21.169	28.226	1.764	7.766	25.324	33.090	2.068	— 14·7	3.024	3.545	Brandeis-Neratowitz
20.694	11.502	19.542	41.373	60.915	2.436	20.813	44.965	65.778	2.631	— 7·4	4 176	4.510	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedländer Bezirksb.:
158.304	51.349	57.581	101.368	158.949	3.877	29.245	40.588	69.833	4.108	— 5·6	6 646	7.042	Friedl.-Gr.(Hermsd.) / „ (Heinersd.) / Raspenau-Weissbach
18.895	7.314	12.955	24.517	37.472	1.499	12.995	24.174	37.169	1.487	+ 0·8	2.570	2.549	Gr.-Priesen-W.-Auscha
58.060	820	37.935	2.768	40.703	8.141	37.040	2.031	39.071	7.814	+ 4·2	13.956	13.395	Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
. . . . .	92.184	. . . . .	95.052	95.052	7.921	. . . .	87.519	87.519	7.293	+ 8·6	13.579	12.502	Königshof-B.-Koněprus
17.005	6.254	10.844	18.865	29.709	1.651	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.830	. . .	Kübnsdorf-Eisenkappel
110.257	26.731	21.053	24.725	45.778	15.259	17.041	23.139	40.180	13.393	+ 13·9	26.158	22.959	Kuttenberger Lokalb.
22.228	3.591	13.451	9.775	23.226	1.222	13.637	11.670	25.307	1.332	— 8·3	2.088	2.280	Laibach-Oberlaibach
20.191	23.957	8.526	21.175	29.701	2.475	9.405	18.032	27.437	2.286	+ 8·3	4.243	3.919	Lundenburg-Eisgrub
14.841	27.778	13.415	24.481	37.896	1.263	13.682	22.033	35.715	1.190	+ 6·1	2.165	2.040	Melnik-Mšeno
8.890	2.802	3.340	4.630	7.970	531	3.763	5.355	9.118	608	— 12·6	910	1.042	Mšeno—Unter-Cetno
83.175	10.055	117.711	44.844	162.555	6.773	102.615	44.944	147.559	6.148	+ 10·2	11.611	10.539	Mori-Arco-Riva a. G.
14.928	31.841	6.821	30.309	37.130	2.475	6.487	38.762	45.249	3.017	— 18·0	4.243	5.172	Mutenitz-Gaya
73.063	41.651	26.886	65.539	92.425	11.553	30.354	65.772	96.126	12.016	— 3·9	19.805	20.599	Neutitscheiner Lokalb.
62.009	33.780	45.151	95.996	141.147	1.852	19.845	32.876	52.721	1.387	+ 33·5	3.175	2.378	N.-Oe. Waldviertelbahn
49.044	6.719	25.169	21.910	47.079	1.883	25.844	24.453	50.297	2.012	— 6·4	3.228	3.449	Otrokowitz-Wisowitz
70.594	20.226	51.817	61.313	113.130	2.308	49.596	56.249	105.845	2.160	+ 6·8	3.956	3.708	Pielachtalbahn
21.953	12.258	13.619	30.764	44.383	2.959	15.163	34.538	49.701	3.313	— 10·7	5.073	5.679	Reichenau a/K.-Solnitz
19.060	17.960	12.997	27.600	40.597	1.624	13.675	26.512	40.187	1.607	+ 1·1	2.784	2.748	Radkersburg-Luttenbg.
43.942	29.005	21.323	50.566	71.889	1.892	22 352	56.004	78.356	2.062	— 8·2	3.243	3.535	Saitz-Göding
71.501	25.920	43.402	39.265	82.667	3.307	40.398	43.446	83.844	3.354	— 1·4	5.669	5.750	Salzburg-Lamprechtsh.
114.079	22.304	151.971	62.861	214.832	3.106	149.739	75.111	224.850	3.354	— 7·3	5.324	5.749	Salzkammergut-Lokalb.
148.571	59.848	79.935	99.912	179.847	4.282	90.265	109.898	200.163	4.765	— 10·0	7.332	8.160	Schneebergbahn
49.027	138	21.830	592	22 422	2.242	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.844	. . .	Stammersdorf-Auersthal
79.089	198.125	27.157	242.944	270.101	15.006	30.810	256.616	287.426	15.968	— 6·0	25.725	27.374	Stauding-Stramberger
63.372	22.315	47.750	62.970	110.720	2.307	52.370	59.900	112.270	2.339	— 1·4	3.955	4.009	Steyrtal-Bahn
6.613	29.458	2.311	34.340	36.651	6.109	3.089	35.195	38.284	6.381	— 4·3	10.473	10.939	Stramberg-Wernsdorf
17.735	134.595	2.674	170.012	172.686	17.269	2.781	180.836	183.617	18.362	— 6·0	29.604	31.478	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
77.269	68.574	48.429	121.496	169.925	4.331	45 874	136.781	182.655	4.683	— 7·5	7.416	8.028	Cilli-Wöllan
74.824	72.777	42.829	117.316	160.145	3.268	44.166	100.216	144.382	2.947	+ 10·9	5.602	5.052	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies.
64.127	15.930	46.875	63.236	110.111	7.341	43 151	52.459	95.610	6.374	+ 15·2	12.584	10.927	Ueberetscherbahn
9.994	12.809	3.495	37.855	41.350	5.169	3.683	37.280	40.963	5.120	+ 1·0	8.861	8.777	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
66.803	12.295	71.139	37.525	108.664	3.396	57.387	26.487	83.874	3.495	— 2·8	5.821	5.991	Zillertalbahn
													Dampftramways.
1,206.007	20.581	175.864	24.171	200.035	20.003	183.734	22.506	206.240	20.624	— 3·3	34.291	35.355	Brünner Lokaleisenb.-G.
1,921.072	6.329	522.620	17.211	539.831	12.853	473.956	12.591	486.547	11.584	+ 10·9	22.034	19.858	Ostrau-Witkow.-Ellg. Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
547.737	. . . . .	125.095	. . . . .	125.095	10.425	118.812	. . . . .	118.812	9.901	+ 5·3	17.871	16.973	Innsbruck-Hall i. T.
1,498.463	. . . . .	216.181	. . . . .	216.181	. .	110.668	. . . . .	110.668	. . .	. . .	. . .	. .	Wien-Nussdorf
	. . . . .		. . . . .		. .	137.948	. . . . .	137.948	. . .	. . .	. . .	. .	Westbahnlinie - Baumgarten-Hütteldorf
188.202	32.591	6.758	46.672	115.430	8.245	59.543	50.565	110.108	7.865	+ 4·8	14.134	13.483	Salzburger Eisenb. u. Tr.
527.957	234.434	139.448	224.281	363.729	14.549	125.488	189.896	315.384	12.615	+ 15·3	24.941	21.626	Wr.Lokalb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
,963.346	59,926 572	92,356.695	253,945.174	346,301.869	17.184	93,152.674	248,305.585	341,458.259	17.278	— 0·5	29.458	29.619	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juli 1903 (Kilometer)	1902 (Kilometer)	Im Monate Juli 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter (Kronen)	im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	1902: im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903 (Kilometer)	1902 (Kilometer)
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·31	6·31	11.744	135	19.079	2.140	21.219	. . .	22.561	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·25	5·25	6.824	. . . .	19.324	. . . .	19.324	. . .	22.274	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	25.590	94	16.251	516	16.767	. . .	23.413	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	5·83	5·83	2.314	. . . .	15.246	. . . .	15.246	. . .	25.262	. . .	. . .	. . .	. . .
Schneebergbahn	9·67	9·67	2.374	59	9.691	336	10.027	. . .	14.937	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Strassenbahn	8·76	7·15	300.744	. . . .	29.946	. . . .	29.946	. . .	15.482	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau	11·09	11·09	171.113	. . . .	30.511	. . . .	30.511	. . .	33.034	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	56.444	. . . .	9.537	. . . .	9.537	. . .	10.238	. . .	. . .	. . .	. . .
Brünner Strassenbahnen	21·03	18·61	632.877	8.481	77.375	11.367	88.742	. . .	79.277	. . .	. . .	. . .	. . .
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	74.916	. . . .	14.449	. . . .	14.449	. . .	16.744	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	183.206	. . . .	18.432	. . . .	18.432	. . .	16.898	. . .	. . .	. . .	. . .
Dornbirn-Lustenau	11·12	. . .	27.693	. . . .	7.541	. . . .	7.541	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	19·06	121.261	1.673	22.866	3.221	26.087	. . .	23.273	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·60	2·60	15.928	. . . .	4.506	. . . .	4.506	. . .	4.479	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·10	30·96	646.999	. . . .	106.074	. . . .	106.074	. . .	143.525	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	42.728	. . . .	9.741	. . . .	9.741	. . .	12.957	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	16.391	. . . .	3.016	. . . .	3.016	. . .	8.218	. . .	. . .	. . .	. . .
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	376.122	. . . .	39.441	. . . .	39.441	. . .	24.662	. . .	. . .	. . .	. . .
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·11	5·11	82.830	. . . .	10.007	. . . .	10.007	. . .	9.790	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	476.949	. . . .	54.008	. . . .	54.008	. . .	50.036	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	11·94	6·04	238.672	. . . .	43.463	. . . .	43.463	. . .	37.197	. . .	. . .	. . .	. . .
Marienbader Stadtbahn	2·31	2·31	57.575	. . . .	14.499	. . . .	14.499	. . .	13.269	. . .	. . .	. . .	. . .
Neue Wr. Tramway-Ges. i. Liquid.*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	96.999	. . . .	14.635	. . . .	14.635	. . .	20.375	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	10·60	143.821	. . . .	13.278	. . . .	13.278	. . .	13.835	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn	43·17	43·17	1,706.081	. . . .	220.598	. . . .	220.598	. . .	224.818	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)**)	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Belvedere, Seilbahn mit elektrischem Betriebe a. d. Belvedere	0·10	. . .	25.715	. . . .	973	. . . .	973	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	133.533	. . . .	16.379	. . . .	16.379	. . .	17.650	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·14	6·14	164.080	. . . .	10.184	. . . .	20.184	. . .	20.575	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	134.407	. . . 74	23.508	. . . 74	23.582	. . .	24.681	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	877.628	. . . .	102.319	. . . .	102.319	. . .	95.989	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester Kleinb., Triest-Opčina	5·02	. . .	29.283	. . . .	14.388	. . . .	14.388	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener städt. elek. Strassenb.***)	155·31	112·71	12,526.248	. . . .	1,768.729	. . . .	1,768.729	. . .	1,408.775	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	91.867	. . . .	14.509	. . . .	14.509	. . .	13.933	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	. . .	0·10	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.159	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	11.718	. . . .	1.697	. . . .	1.697	. . .	1.860	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	25.558	. . . .	9.585	. . . .	9.585	. . .	9.634	. . .	. . .	. . .	. . .

†) Ausserdem die im Staatsbetriebe befindliche Lokalbahn Tabor-Bechin, welche unter Gruppe I c, und Mödling-Brühl, welche unter Gruppe III a, „Südbahn-Gesellschaft", zur Darstellung gelangt.

*) Ergebnisse des elektrischen Betriebes bis zur Uebernahme des Unternehmens — am 1. Juli 1903 — durch die Gemeinde Wien (Städtische elektrische Strassenbahnen).

**) Der Betrieb war im Monate Juli 1903 und 1902 eingestellt.

***) Die Ergebnisse beziehen sich nur auf den elektrischen Betrieb, u. zw. inklusive jenes der übernommenen Linien der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft ab 1. Juli 1903.

Lokalbahn Modřan-Čerčan. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehre weisen die Einnahmen im Berichtsmonate eine bemerkenswerte Zunahme aus, und zwar betrug dieselbe in der Personenbeförderung K 508 (+ 1200 Reisende), in der Güterbeförderung K 4053 (+ 1600 t).

Murtalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf). Der Personenverkehr ergab eine Mindereinnahme von K 215 (— 600 Reisende). Die Ursache des Ausfalles liegt zumeist in den ungünstigen Witterungsverhältnissen des Berichtsmonates. Die Mehreinnahme von K 5393 im Güterverkehre bei einer Minderverfrachtung um 400 t ist darin begründet, dass im Juli 1902 hohe Refaktiebeträge zur Auszahlung gelangten, so dass der Einnahme des Berichtsmonates eine aussergewöhnlich reduzierte Vergleichsziffer aus dem bezüglichen Monate des Vorjahres gegenüberstand.

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1903	1902	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
17.033	425	29.190	3.976	33.166	...	29.916	4.507	34.423	...	...	...	...	Achenseebahn
11.899	...	34.604	...	34.604	...	34.489	...	34.489	...	...	...	...	Gaisbergbahn
88.886	683	59.423	1.846	61.269	...	67.018	1.682	68.700	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
3.657	...	22.935	...	22.935	...	30.454	...	30.454	...	...	...	...	Schafbergbahn
4.754	174	19.019	1.557	20.576	...	23.720	59	23.779	...	...	...	...	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.†)													
1,326.869	...	131.254	...	131.254	...	95.867	...	95.867	...	...	...	...	Aussiger elektr. Kleinb.
380.851	...	66.407	...	66.407	...	70.067	...	70.067	...	...	...	...	Baden-Vöslau
250.843	...	42.584	...	42.584	...	44.580	...	44.580	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
3,682.245	60.350	443.588	78.163	521.751	...	411.288	79.951	491.239	...	...	...	...	Brünner Strassenbahn
519.786	...	93.674	...	93.674	...	101.035	...	101.035	...	...	...	...	Brüxer Strassenbahn
838.966	...	84.626	...	84.626	...	79.681	...	79.681	...	...	...	...	Czernowitzer elektr. B
171.637	...	45.680	...	45.680	...	...	...	...	...	...	...	...	Dornbirn-Lustenau
761.419	5.023	147.281	11.139	158.420	...	158.391	...	158.391	...	...	...	...	Gablonzer elektr. Str.B
59.004	...	15.096	...	15.096	...	14.881	...	14.881	...	...	...	...	Gmunden Bhf.-Stadt
4,033.239	...	672.522	...	672.522	...	747.732	...	747.732	...	...	...	...	Grazer elektr. Kleinb.
223.742	...	51.266	...	51.266	...	55.968	...	55.968	...	...	...	...	Graz-Maria Trost
70.147	...	12.658	...	12.658	...	19.128	...	19.128	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
2,394.477	...	249.631	...	249.631	...	167.668	...	167.668	...	...	...	...	Krakauer elektr. Kleinb.
514.739	...	64.574	...	64.574	...	60.779	...	60.779	...	...	...	...	Laibacher elektr. Str.-B.
2,887.161	...	328.722	...	328.722	...	316.467	...	316.467	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
1,469.079	...	258.065	...	258.065	...	189.642	...	189.642	...	...	...	...	Linz-Urf.-Pöstlingberg
128.589	...	31.052	...	31.052	...	24.581	...	24.581	...	...	...	...	Marienbader Stadtbahn
3,207.457	...	475.903	...	475.903	...	...	...	...	...	...	...	...	Neue Wr. Tramway i. L.
611.767	...	94.572	...	94.572	...	105.013	...	105.013	...	...	...	...	Olmützer elektr. Str.B.
858.937	...	80.117	...	80.117	...	83.594	...	83.594	...	...	...	...	Pilsner elektr. Kleinb.
12,087.648	...	1,576.714	...	1,576.714	...	1,571.617	...	1,571.617	...	...	...	...	Prager elektr. Str.B.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Belvedere)-Bubna
82.851	...	3.685	...	3.685	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag - Belvedere, Seilb. mit elektr. Betriebe
1,046.839	...	126.347	...	126.347	...	124.725	...	124.725	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
918.788	...	115.726	...	115.726	...	117.000	...	117.000	...	...	...	...	Reichenberger elektr.St.
739.596	232	118.703	233	118.936	...	128.516	517	129.033	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
4,701.424	...	548.308	...	548.308	...	503.584	...	503.584	...	...	...	...	Triester Tramway elek.L.
118.837	...	64.999	...	64.999	...	...	...	...	...	...	...	...	Triest. Kl. Triest-Opčina
34,225.413	...	11,391.757	...	11,391.757	...	9,961.767	...	9,961.767	...	...	...	...	Wiener elektr. Strassenb.
542.757	...	87.313	...	87.313	...	85.939	...	85.939	...	...	...	...	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
...	...	...	...	...	...	7.432	...	7.432	...	...	...	...	Belvedere in Prag
55.181	...	8.225	...	8.225	...	7.432	...	7.432	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
45.502	...	18.078	...	18.078	...	16.401	...	16.401	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg

L o k a l b a h n P i ł a - J a w o r z n o. Die ausgewiesene Mindereinnahme von K 1242 stammt zur Gänze aus dem Güterverkehre, in welchem ebenfalls infolge der ungünstigen Witterungseinflüsse um 3400 t weniger verfrachtet wurde.

L o k a l b a h n P o t s c h e r a d - W u r z m e s. Der Einnahmenausfall im Personenverkehre ist gering (— K 87 bei — 500 Reisenden). Eine grössere Mindereinnahme zeigte sich jedoch im Güterverkehre, in welchem K 1184 weniger eingenommen und 600 t weniger verfrachtet wurden. Der Ausfall stammt zumeist vom schwächeren Kohlenversande im Berichtsmonate her.

L o k a l b a h n R a u d n i t z - H o s p o z i n. Im Personenverkehre ergab sich eine Mindereinnahme von K 176, im Gütertransporte von K 801 (— 1200 t). Die Ursache des Ausfalles bei der Güterbeförderung liegt zumeist in der Abnahme der Schottertransporte.

Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th., Waidhofen a. d. Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl. Die Einnahme aus dem Personenverkehre hat um K 1422 (+ 3400 Reisende) jene des Güterverkehres um K 3176 (+ 900 t) zugenommen. Dessenungeachtet ist die Einnahme pro Kilometer gegenüber dem Vergleichsmonate des Vorjahres bedeutend zurückgeblieben, da der Verkehr auf der neu zugewachsenen Strecke Waidhofen a. d. Th.—Zlabings vorläufig noch sehr gering war.

Lokalbahn Wodňan-Moldauthein. Aus der Personenbeförderung ergab sich nur eine geringe Mehreinnahme (+ K 11). Dem Güterverkehre brachten vor allem gesteigerte Holztransporte eine Mehreinnahme von K 1264 (+ 600 t) zu.

Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings. Bezüglich der Abnahme des Kilometerertrágnisses im Berichtsmonate gilt für diese Lokalbahn hinsichtlich der neuen Strecke Teltsch—Zlabings dasselbe, was bereits bei der Lokalbahnstrecke Waidhofen a. d. Th.—Zlabings angeführt wurde. Auf der Gesamtstrecke hat die Einnahme aus der Personenbeförderung um K 2435 (+ 2900 Reisende), aus dem Gütertransporte um K 4077 (+ 1100 t) zugenommen.

Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf. Infolge schwächerer Arbeiterbeförderung ist die Einnahme aus dem Personenverkehre um K 215 (— 800 Reisende) zurückgegangen. Im Güterverkehre zeigte sich eine verringerte Ausfuhr von Kohle und verminderte Zufuhr von Grubenhölzern, worin die ausgewiesene Mindereinnahme von K 8053 (— 6500 t) zum grössten Teile ihre Erklärung findet.

Die ausgewiesenen Ergebnise der k. k. Staatsbahnen für das Jahr 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen für die ersten vier Monate 1903 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die für den Monat Juli 1903 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres resultiert aus dem stärkeren Kohlenverkehre, namentlich aus jenem zur Elbe.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die im Monate Juli 1903 erzielte Mehreinnahme ist auf den stärkeren Güterverkehr zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1903 reicht bis Ende April.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahme für den Monat Juli 1903 resultiert aus dem gesteigerten Güterverkehre, speziell aus der Zunahme im Kohlenverkehre, während im Personenverkehre ein Rückgang der Einnahmen zu verzeichnen ist, welcher seinen Grund in der im allgemeinen verminderten Frequenz findet.

Bozen-Meraner Bahn. Die im Monate Juli 1903 erzielten Mehreinnahmen im Personenverkehre sind auf die erhöhte Touristenfrequenz zurückzuführen. Die namhafte Steigerung des Güterverkehres resultiert aus der bedeutenden Mehrverfrachtung von Marmor und Brettern.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juli 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 13.760, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 36.060, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 22.300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 17.970, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 6630, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 24.600 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre resultieren beim Unternehmen lit. A aus dem Kohlenverkehre, beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von diversen Gütern und aus dem Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen der Monate Jänner bis März richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der Einnahmenausfall im Monate Juli 1903 wurde hauptsächlich durch die in der Strecke Rózsahegy—Zsolna durch Hochwasser verursachte und mehrere Tage hindurch bestandene vollständige Verkehrsstörung hervorgerufen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juli 1903 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 401.524 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 40.009.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 56.079 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 217.537.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	2.830 t
Mehl und Mahlprodukten	„	4.089 t
Eisen und Stahl	„	1.159 t
Kohlen	„	34.510 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Zucker, raffiniert	um	326 t
Zucker, roh	„	1.239 t
Holz aller Art	„	8.432 t
Steinen aller Art	„	5.261 t
Erzen und Schlaken	„	510 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 43.986 Personen und das Erträgnis um K 11.471 ab.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 22 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 27.310 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	173 t
Mehl und Mahlprodukten	„	326 t
Zucker, raffiniert	„	454 t
Zucker, roh	„	146 t
Holz aller Art	„	3.575 t
Steinen aller Art	„	244 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Erzen und Schlacken	um	266 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 18.596 Personen und das Erträgnis um K 7047 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 4974 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 21.294 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Zucker, raffiniert, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Juli 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 1939 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 688, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 389 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 1757.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, und Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 1441 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 850, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 188 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 4.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich der Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, sowie Holz aller Art eine Mehrverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im Juli 1903 im Personenverkehre eine Abnahme um 1455 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 460, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 353 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 248.

Hinsichtlich der Lokalbahn Mutenitz-Gaya ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 138 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 77, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 860 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 756.

Diesbezüglich weist insbesondere der Artikel Steine aller Art eine Transportzunahme und die Artikel Getreide aller Art, sowie Mehl und Mahlprodukte eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Abnahme um 2299 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 713, im Güterverkehre eine Zunahme um 1337 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 2066 zu verzeichnen.

Was schliesslich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Abnahme um 306 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 181, im Güterverkehre eine Abnahme um 912 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1189.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen der ersten vier Monate 1903 richtiggestellt.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate Juli 1903 hat der Personenverkehr im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres um 2729 Reisende, die bezügliche Einnahme um K 849 und der Güterverkehr um 37 t, bezw. um K 509 abgenommen.

Der Rückgang im Personenverkehre findet darin seine Begründung, dass im Juli des Vorjahres Vereinsausflüge und Exkursionen stattfanden, während heuer solche nicht unternommen wurden.

Die geringere Verfrachtung von Spiritus ergibt den Ausfall im Güterverkehre.

Olmützer städtische elektrische Strassenbahn. Die Minderfrequenz gegenüber dem Vorjahre von 34.596 Personen, sowie der hierdurch im Betriebsmonate entstandene Einnahmenausfall von K 5740 finden ihre Begründung hauptsächlich in dem Wegfalle des bedeutenden Verkehres anlässlich der vorjährigen Olmützer Industrie- und Gewerbeausstellung, doch wurden die Ergebnisse ausserdem auch durch die abnormalen Witterungsverhältnisse, welcher Umstand sich besonders im Bahnhofverkehre bemerkbar machte, tangiert.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juli 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Juli 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantiertes Netz . . .	— 35.973	Personen	— K	63.036
Ergänzungsnetz . . .	— 8.124	"	— "	27.577
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 16.830	"	— "	16.588

Der Reiseverkehr dürfte durch die in vielen Gegenden vorherrschende Regenperiode ungünstig beeinflusst worden sein, zumal durch dieselbe auch Verkehrsstörungen auf diversen fremden Bahnlinien hervorgerufen wurden.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Juli 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 30.250 t	— K	33.663
" " Ergänzungsnetz .	+ 18.494 t	+ "	80.633
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 6.732 t	— "	32.024

Das Missverhältnis zwischen Verkehr und Einnahmen auf dem garantierten Netze und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist auf eine Abnahme der Transporte auf langen Strecken, dagegen auf eine Zunahme der nur kurze Strecken durchlaufenden Transporte zurückzuführen.

Das Plus des Ergänzungsnetzes resultiert aus einer Steigerung des Exportes, welcher in erster Reihe bei den Artikeln Braunkohle, Zucker, Malz und Holz zu konstatieren ist.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1903 ist bis zum Monate März vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate Juli 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 485.674 ergeben.

Von dieser Verminderung entfallen auf den Personenverkehr K 291.422 und auf den Frachtenverkehr K 194.252.

Die Lokalbahnen Spielfeld-Radkersburg, sowie die elektrische Bahn Mödling-Brühl wiesen gleichfalls Mindereinnahmen auf.

Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn . . . . K 779

Personenverkehr	— K	217
Frachtenverkehr	— K	562

bei letzterer Bahn . . . . K 7.692

Dagegen hat die Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben eine Mehreinnahme von . . . . K 830 zu verzeichnen,

Personenverkehr	+ K	469
Frachtenverkehr	+ K	361

Von den Pachtbahnen erzielte nur die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn eine Zunahme des Erträgnisses, und zwar . . . K 4.149

Personenverkehr	— K	3.091
Frachtenverkehr	+ K	7.240

Eine Verminderung der Einnahmen trat hingegen ein bei der

Leoben-Vordernberger Bahn um . K 19.531
Personenverkehr — K 1.833
Frachtenverkehr — K 17.698

Graz-Köflacher Bahn um . . . . . K 23.390
Personenverkehr — K 10.030
Frachtenverkehr — K 13.360

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg um . . . . K 406
Personenverkehr + K 168
Frachtenverkehr — K 574

Lokalbahn Cilli-Wöllan um . . . K 1.766
Personenverkehr — K 966
Frachtenverkehr — K 800 und

Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . K 32
Personenverkehr — K 56
Frachtenverkehr + K 24

In den ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1903 sind schon die definitiven Ergebnisse des ersten Quartals mitenthalten.

Wiener städtische elektrische Strassenbahnen. Am 1. Juli 1903 wurde das ganze Netz der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in das Netz der Städtischen Strassenbahnen einbezogen und in den Eigenbetrieb der Gemeinde Wien übernommen. Die im Ausweise des elektrischen Netzes eingestellten Betriebsergebnisse beziehen sich jedoch nur auf den elektrischen Betrieb. Der Dampfbetrieb beschränkte sich im Monate Juli 1903 nur mehr auf eine Gesamtlänge von 8·12 km und umfasst eine Teilstrecke der Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf und die Strecke Sternwartestrasse—Nussdorferlinie—Nussdorf (Zahnradbahnhof). Die Betriebsergebnisse dieser Strecken erscheinen wie bisher unter Bahngruppe III (Dampftramways) ausgewiesen und gehören für die Zeitperiode vom 1. Jänner bis 30. Juni 1903 und 1902 der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft (i. L.) und für den Monat Juli 1903 bereits der Gemeinde Wien.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Juli 1903 zeigt sich aus dem Personenverkehre ein Ausfall von 11.635 Reisenden und K 20.634. Der Güterverkehr hat sich dagegen um 4928 t und K 16.824 Einnahme gebessert und verbleibt sonach gegenüber dem Monate Juli 1902 ein Ausfall von K 3810. Die ungünstigen Ergebnisse im Personenverkehre können nur durch die Einwirkung der Fahrkartensteuer erklärt werden.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre wurden um 1914 Reisende weniger befördert und eine Mindereinnahme von K 6061 erzielt. Der Güterverkehr zeigt bei einer Mehrverfrachtung von 1588 t eine Mehreinnahme von K 65. Es resultieren daher insgesamt K 5996 an Mindereinnahmen.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Der Personenverkehr ergab eine Mindereinnahme von K 5218, der Güterverkehr eine Mehreinnahme von K 308, somit im gesamten K 4910 Mindereinnahmen. Die Ausfälle im Personenverkehre sind hauptsächlich auf die im Schneeberggebiete vorherrschenden ungünstigen Witterungsverhältnisse zurückzuführen.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Ermächtigung der k. k. Statthalterei in Wien zur Erteilung des Baukonsenses für das Adaptierungsprojekt des Aufnahmsgebäudes in der Station Gänserndorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. September 1903 die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, für das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Projekt für die Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der Station Gänserndorf der normalspurigen Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf unter Bedachtnahme auf die bei der lokalen Verhandlung vom 6. August 1903 bestimmte Aenderung hinsichtlich der Abortanlage daselbst den Baukonsens zu erteilen.
[E.-M.-Z. 38.748.]

— (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses.) Laut einer am 10. September 1903 eingelangten telegraphischen Anzeige des Kommissionsleiters der technisch-polizeilichen Prüfung für die normalspurige Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf wurde der Betriebskonsens für die vorgenannte Bahnlinie ab 13. September 1903 ex commissione erteilt.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Krakau: Abänderung der Bezeichnung der Ladestelle Bory in Domsgrube.) Die Bezeichnung der auf der Lokalbahn Piła-Jaworzno am 5. August ausschliesslich für Wagenladungen eröffneten Ladestelle „Bory" wurde auf „Domsgrube" abgeändert.

— (Eröffnung der Station Keblau für den Gesamtverkehr.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Station Keblau der Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz wird vom 15. September 1903 angefangen für den Gesamtverkehr eröffnet werden.

Böhmische Nordbahn. (Eröffnung der Personenhalte- und Verladestelle Ober-Preschkau.) Am 8. September 1903 wurde die Personenhalte- und Verladestelle Ober-Preschkau der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau für den Personen- und Wagenladungsverkehr eröffnet

---

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Posen: Aenderung der Schreibweise eines Stationsnamens.) Der Name der zwischen den Stationen Moschin und Czempin auf der Bahnstrecke Posen—Breslau gelegenen Haltestelle Peetzen wird in Uebereinstimmung mit dem Gemeindebezirke fernerhin „Petzen" geschrieben werden.

— (Direktionsbezirk Kattowitz: Stationsnamenänderung.) Mit sofortiger Gültigkeit ist die Bezeichnung der Station Troppau-Zentralbahnhof in „Troppau St. B." abgeändert worden.

Baden. (Beschaffung zweier vierachsiger Gewichtswagen.) Die badische Staatseisenbahn-Verwaltung hat zwei vierachsige Gewichtswagen von je 40 t Gewicht zur Prüfung der Brückenwagen beschafft, die in ihrer Bauart, wie hinsichtlich des grossen Gewichtes von den bisher verwendeten, nur 25.000 kg schweren Gewichtswagen, wesentlich abweichen. Mit diesen Wagen können Brückenwagen bis 40.000 kg Wiegefähigkeit ohne Zuhilfenahme von besonderem Tariermateriale auf die Richtigkeit der gesamten Wiegefähigkeit geprüft werden.

Russland. (Eröffnung von Eisenbahnstrecken.) Am 5./18. Juli ist der regelmässige Personen- und Güterverkehr auf der 120 Werst langen Strecke Arsamas—Nishni Nowgorod der Moskau-Kasaner Eisenbahn eröffnet worden. Ferner gibt die Eisenbahn-Bauverwaltung bekannt, dass der regelmässige Güterverkehr auf der Apraxin-Zweigbahn von der Haltestelle Solotnigki der Belgorod-Ssumy Eisenbahn bis zur Rübenzuckerfabrik beim Dorfe Weliki Bobrik, Kreis Ssumy, Gouvernement Charkow, in einer Ausdehnung von 7·6 Werst am 7./20. Juni eröffnet worden ist.

Russland. (Die Einnahmen der russischen Eisenbahnen im Jahre 1902.) Die Bruttoeinnahmen des russischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1902 betrugen — offiziellen Daten zufolge — R. 593,554.471, d. i. um R. 18,568.899 mehr als im Vorjahre. Die Länge des Eisenbahnnetzes umfasste im Jahre 1902 54.075 Werst und im Jahre 1901 53.030 Werst. Pro Werst betrugen die Einnahmen im Jahre 1902 daher R. 11.085 gegen R. 11.104 im Jahre 1901. Der Rückgang betrug somit 0·2 Prozent. [„O. T.-R.“]

Finland. (Neue Verbindung zwischen Abo und Helsingfors.) Am 1./14. September soll der durchgehende Verkehr auf der neuen Küstenbahn zwischen Abo und Helsingfors eröffnet werden.

Sachsen. (Neuerungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen im Binnenverkehre der Sächsischen Staatseisenbahnen und den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen.) Vom 1. Oktober 1903 an treten im Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen im Binnenverkehre der Sächsischen Staatseisenbahnen und den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen folgende Neuerungen ein: Monatsnebenkarten in Verbindung mit Monatskarten werden künftig nur noch ausgegeben an den Haushaltungsvorstand, dessen Ehegatten und die Dienstboten, sowie an solche minderjährige Hausstandsangehörige, welche Wohnung und Kost unentgeltlich erhalten. Der Preis der Monatskarten, Monatsnebenkarten und Schülerkarten wird künftig nicht mehr nach den in den Tariftafeln für den Personenverkehr angegebenen Entfernungen, sondern nach einem besonderen Kilometerzeiger berechnet. Unverpackte einsitzige Zweiräder, ausschliesslich Motorfahrräder, werden künftig nur gegen eine feste Gebühr von 50 Pfg. für jedes Rad befördert, ohne Unterschied, ob die Fahrkarte Anspruch auf Freigepäck gewährt oder nicht. Die Fracht für Fahrzeuge — auf Beförderungsschein — und Leichen der im § 42 (3) der Verkehrsordnung gedachten Art wird künftig nach den Entfernungen berechnet, die in den Tariftafeln für den Personenverkehr angegeben sind; enthalten diese keine Entfernung, so wird sie nach einem besonderen Kilometerzeiger ermittelt. Die Tariftafeln werden neu herausgegeben. Hiernach erfahren die Preise der gewöhnlichen Rückfahrkarten I. bis III. Klasse fast durchwegs eine Erhöhung. Die in den Tariftafeln enthaltenen Entfernungen, auf Grund deren die Tarifsätze bemessen sind, sind in zahlreichen Fällen gegen die bisherigen Tarifentfernungen niedriger oder höher, den Veränderungen des Bahnnetzes entsprechend. Ausserdem werden noch einige einzelne Aenderungen in den Berechnungsgrundsätzen durchgeführt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan für die Lokalschiffsstrecken Melk—Spitz—Stein—Krems und Engelhartszell—Linz, gültig vom 20. September 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende Oktober 1903.) Ab 20. September fährt täglich das Lokalschiff ab Spitz nach Krems um 6 U. 15 M. früh; ab Melk nach Krems um 4 U. 20 M. nachmittags; ab Krems erfolgt die Abfahrt nach Melk um 11 U. vormittags; ab Krems nach Spitz um 6 U. 20 M. abends. Ab Engelhartszell fährt täglich ein Schiff um 5 U. 35 M. früh nach Linz, wo die Ankunft um 8 U. 20 M. stattfindet; ab Linz erfolgt die Abfahrt nach Engelhartszell um 1 U. nachmittags mit Ankunft in Engelhartzzell um 7 U. 40 M. abends.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Wodňan-Prachatitz. (Generalversammlung.) Am 15. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Dr. Zdenko Ostadál und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Sektionsrates im Eisenbahnministerium Dr. Karl Freiherrn v. Banhans die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Wodňan-Prachatitz statt. Zu derselben waren 13 stimmberechtigte Aktionäre erschienen, welche im eigenen Namen, sowie im Bevollmächtigungsnamen 2560 Aktien der Gesellschaft mit 512 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 210.539·62 (gegen K 189.932·37 im Vorjahre), die sonstigen Einnahmen K 4870·41 (K 6082·94), daher die Gesamteinnahmen K 215.410·03 (Kronen 196.015·31). Es stellten sich die Betriebsausgaben auf K 157.499·74 (K 159.761·14), die sozietären Ausgaben auf K 5698·73 (K 4863·80), somit beliefen sich die Gesamtausgaben auf K 163.198·47 (Kronen 164.624·94). Der verfügbare Jahresertrag betrug daher Kronen 52.211·56 (K 31.390·37). Da der Annuitätendienst den Betrag von K 146.904 (K 142.677·34) beanspruchte, stellte sich das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie auf K 94.692·44 (K 111.286·97). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigend zur Kenntnis genommen und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In den Verwaltungsrat wurden neuerlich gewählt die Herren Wenzel Draxler, Ernst Herbst, Prokop Kerschbaum, Johann Kvasnička, Dr. Zdenko Ostadál, Dr. Josef Plúbař, Johann Ratzko und Johann Zdiarský. Hierauf wurde die Generalversammlung geschlossen. [E.-M.-Z. 31.263.]

Lokalbahn Piła-Jaworzno. (Generalversammlung.) Am 30. Juli 1903 fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Robert Doms und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Vincenz Dobrowolski die 2. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Piła-Jaworzno statt. An derselben nahmen zehn Aktionäre teil, welche 1010 Aktien mit 101 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte pro 1902 betrugen die Transporteinnahmen K 34.885·15 (gegen K 25.369·03 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 8157·70 (K 37·06), die Betriebsausgaben K 28.787·93 (K 32.884·54), somit der Betriebsüberschuss K 14.254·92 (gegen ein Defizit von K 7478·45 im Vorjahre). Es stellten sich weiters die sonstigen Auslagen auf K 13.853·35 (K 7215·46) und der Reinertrag auf K 401·57 (gegen das Gesamtdefizit von K 14.693·91 im Jahre 1901), welcher Betrag zur teilweisen Rückzahlung der Betriebskostenstundungsschuld verwendet wurde. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner wurde das ausscheidende Mitglied des Verwaltungsrates Robert Doms wiedergewählt. Mit der durchgeführten Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Robert Doms und Dr. Josef Ekielski neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 39.713.]

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den mit dem Titel und Charakter eines Statthaltereirates bekleideten Bezirkshauptmann Viktor Grafen Attems von den Funktionen des landesfürstlichen Kommissärs bei den Aktiengesellschaften „Allgemeine österreichische Kleinbahn-Gesellschaft“ und „Lokalbahn Triest-Parenzo“ enthoben.

Gleichzeitig wurden ernannt:

Der Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Adolf Ritter v. Strigl zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft „Allgemeine österreichische Kleinbahn-Gesellschaft“;

der Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium Dr. Marius Glessig zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Triest-Parenzo“.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Versuchsweise Einführung des beschränkten Güterverkehres in Haltestellen der Lokalbahn Triest-Parenzo.

In den dermalen nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffneten Haltestellen Salvore, Piemonte und Bagni St. Stefano-Levade der Lokalbahn Triest-Parenzo gelangt mit 1. Oktober 1903 der beschränkte Güterverkehr versuchsweise zur Einführung.

Triest, am 9. September 1903. [898]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des beschränkten Güterverkehres in Haltestellen der süddalmatinischen Linien.

In den seinerzeit nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffneten Haltestellen Mihanici, Čilipi, Sutorina, bezw. Komaj und Hercegnovi (Castelnuovo) der süddalmatinischen Linie Glavska—Zelenika gelangt mit 1. Oktober 1903 der beschränkte Stückgut- und Wagenladungsverkehr, bezw. der beschränkte Stückgutverkehr zur Einführung.

Triest, am 9. September 1903. [899]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Csetnekvölgyer Lokaleisenbahn.

Infolge der mit 7. September 1903 eingetretenen Steuerpflichtigkeit der Csetnekvölgyer Lokaleisenbahn werden vom genannten Tage an die unter Postnummer 29 durch den Nachtrag II des Tarifes, Teil II, Heft 4, des Galizisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes aufgenommenen Frachtsätze für Papier etc. von Nagy-Szlabos nach Czernowitz, Czortków, Drohobycz, Lemberg, Skole und Stryj um je 2 Heller pro 100 kg, die für Roheisen von Csetnek und Kuntaplocza nach Bielitz im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 30 ex 1903 sub Pos. 970 publizierten Frachtsätze hingegen um je 1 Heller pro 100 kg erhöht.

Wien, am 11. September 1903. [900]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu Kartierungssätzen.

Am 1. Oktober 1903 tritt ein Nachtrag I zu den Kartierungssätzen nach und von Bilin transit, Brüx (A.T.E.) transit und Ladowitz transit für den direkten Verkehr mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft anderseits in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Berichtigung der Station Willomitz L.B. auf Willomitz-Stadt und die Einbeziehung der Station Willomitz.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 11. September 1903. [901]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland anderseits.

Tarif-Teil I, Abteilung B.

Ergänzung der Güterklassifikation.

In der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland anderseits, gültig vom 1. Jänner 1895, ist mit Gültigkeit vom 15. September 1903 auf Seite 49 nachzutragen: Pos. O—3 b

Oelfrüchte, folgende: Buchekern, Capoksaat, Cocosnusskerne (Copra), Erdmandeln (candle nuts), Arachiden (Erdnüsse), Illipenüsse, Mowrasaat, Nigersaat, Palmnusskerne (Palmkerne) . . . . . II A.

Wien, am 11. September 1903. [902]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Russisch-Adriatischer Personenverkehr über Budapest—Fiume.

Tarifnachtrag.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 89 vom 6. August 1903 unter Pos. Nr. 785 verlautbarte Einführung des Nachtrages III zum vorbezeichneten Tarife, welche mit 15. September 1903 erfolgen sollte, ist bis auf weiteres verschoben worden. Der neue Einführungstermin wird seinerzeit kundgemacht werden.

Wien, am 10. September 1903. [903]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für den direkten Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Karlsbad (B.E.B.) und Franzensbad anderseits über Brünn—Prag, gültig vom 1. Jänner 1903.

Aufhebung der direkten Fahrpreise Brassó—Karlsbad B.E.B.—Franzensbad.

Mit 31. Oktober 1903 werden die im eingangs näher bezeichneten Tarife enthaltenen direkten Fahrpreise Brassó—Karlsbad B.E.B. und Brassó—Franzensbad über Budapest — Bruck a. d. L. / Marchegg — Wien — Brünn — Prag St.E.G., und zwar sowohl für die einfache Fahrt, als auch für die Hin- und Rückfahrt ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 12. September 1903. [904]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages XV zum Tarifhefte 1.

Mit dem 1. Oktober 1903 gelangt der Nachtrag XV zum Tarifhefte 1 zur Einführung. Der Nachtrag enthält: Aenderung der besonderen Bestimmungen; Erweiterung des Klassentarifes, sowie der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 5 (landwirtschaftliche Maschinen), 8 (Federn), 10 (Flachs), 11 (Heede), 12 (Ton), 21 (Sämereien), 24 b (Heu und Stroh), 36 (Fleisch), 39 (Fabriksalz), 43 (Eier), 45 (Obst); Aenderung der Ausnahmetarife 14 (Papier), 17 (Möbel), 24 a (Heu u. s. w.), 32 (Harz), 49 (Butter), 55 (Düngemittel), 62 (Mineralöle); neue Ausnahmetarife 63 (Christbäume), 64 (Fässer, leere, gebrauchte), 65 (Braunkohlenbriketts), 66 (Eisen nach Deutschland); Aufhebung von Frachtsätzen, sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze bis zum 31. Oktober 1903 einschliesslich. Abzüge des Nachtrages sind zum Preise von 30 Pfennig oder 35 Heller bei den Verbandsverwaltungen zu haben.

Breslau, am 12. September 1903. [905]

Kgl. Eisenbahn-Direktion
namens der Verbandsverwaltungen.

Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Station Wien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Aussig, Komotau, Lobositz, Czernosek und B.-Leipa.

Direkte Fahrkarten im Verkehre mit Reichenberg.

Mit dem Tage der Einfahrt der Personenzüge der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in den Hauptbahnhof in Reichenberg, welche voraussichtlich mit 1. Oktober 1903 erfolgen dürfte, werden die bisher in der Personenhaltestelle Rosenthal-(Reichenberg A.T.E.) zur Ausgabe gebrachten direkten Fahrkarten ohne Preisänderung in Reichenberg Hauptbahnhof ausgegeben.

Die Personenhaltestelle Rosenthal-(Reichenberg A.T.E.) wird zum genannten Zeitpunkte aufgelassen.

Teplitz, am 10. September 1903. [906]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Ergänzung des Warenverzeichnisses.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 ab erhielt das Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 9 a der Klasse II b unter a und 9 s der Klasse II a hinter „Springfedern" folgenden Zusatz:

„sowie folgende Pochwerkteile: Pochschuhe, Pochsohlen, Pochhämmer mit Unterlagen, Hebedaumen, Hebeköpfe und Beschwerer, sämtlich von weniger als 100 kg Einzelgewicht".

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Neue Fassung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 11.) Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes Nr. 11 der Tarifhefte II E und II G erhielt mit Wirkung vom 1. September 1903, jenes des Heftes II A mit Wirkung vom 10. September 1903 folgende Fassung: Petroleum, sowie Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha).

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Erweiterung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifes 9.) Das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifes 9 unter II b wurde vom 1. September 1903 ab erweitert. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Tarifnachtrag IV.) Im obgenannten Verbande trat am 1. September 1903 der Nachtrag IV zum Tarifhefte 1 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Bruchhausen, Crombach, Drolshagen, Eichen, Hützemert, Lohmar, Sassmannshausen und Vörde der Preussischen Staatsbahnen und Altenhain b. Brandis, Ammelshain und Seelingstädt b. Brandis der Sächsischen Staatsbahnen (für letztere gültig vom 10. September 1903), sowie neue, ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirkes Elberfeld. Ausserdem wird Rellinghausen Nord in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen einbezogen und mit Wirkung vom 16. Oktober 1903 Dortmund Hafen aus dem Ausnahmetarife 8 für Giessereiroheisen ausgeschieden. Ferner werden aufgehoben die Entfernungen für Horchheim a. Rhein, sowie für Ahaus, Coesfeld D.G.E. und Gronau D.G.E. der vorm. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Die Abfertigung des Verkehres mit Ahaus, Coesfeld und Gronau erfolgt im Norddeutsch-Sächsischen Verbande.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) In den im obgenannten Güterverkehre, Tarifheft 2 (Verkehr mit der Pfalz), bestehenden Ausnahmetarif 24 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten wurden mit Gültigkeit vom 1. September 1903 die sächsischen Stationen Grottau und Warnsdorf als Empfangsstationen einbezogen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gruppentarif II.) Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtberechnung zwischen Breslau Stadthafen und Pöpelwitz Umschlag eine Entfernung von 5 km zugrunde gelegt.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Einbeziehung der Haltestelle Petzen.) Vom 1. September 1903 ab würde die Haltestelle Petzen des Direktionsbezirkes Posen in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Gütertarif, Teil III. (Einbeziehung der Station Küstrin.) Mit Gültigkeit vom 19. August a. St./1. September n. St. 1903 wurde die Station Küstrin Vorstadt des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Bromberg, für die Richtung nach Russland, in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei der Güterabfertigungsstelle Küstrin Vorstadt, sowie bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg zu erfahren.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1903 wurden für Schwefelkies von Ludwigshafen a. Rh. nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Stettin. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem 1. September 1903 wurden die Stationen der Neubaustrecke Polzin—Bärwalde i. Pomm. des Direktionsbezirkes Stettin in den vorgenannten Verkehr einbezogen. Für Sendungen nach diesen Stationen werden die für Station Polzin bestehenden Frachtsätze zuzüglich nachstehender Beträge erhoben:

für Station Kollatz	0·9 Pfg.	für 100 kg
„ „ Paatzig	2·6 „	
„ „ Lucknitz	3·1 „	
„ „ Bärwalde i. Pomm.	4·2 „	

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895. R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2005	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Szomolnokhuta (Station der Gölniczthalbahn)	Bruck a. M.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und für je zwei Wagen der schmalspurigen Strecke der Gölniczthalbahn (Szomolnokhuta—Gölniczbánya), bezw. für je einen Wagen der normalspurigen Strecken. — Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband	Verschieden	197	Verschieden	Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartierungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis Ende April 1904. (Einzureichen bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest.)	Diese Frachtbegünstigung wird auch im Kartierungswege angewendet, wenn die dieselbe in Anspruch nehmende Partei ein Deposit von K 175.000 in barem oder in für Depositzwecke geeigneten Wertpapieren bei der General-Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest erlegt. Die vorliegende Begünstigung betrifft nur die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die Gölniczthalbahn, bezw. die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, insofern als auf die in Frage stehenden Transporte rücksichtlich der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen die sub Pos. 43 des I. Teiles der Beilage zum „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 3 laufenden Jahres enthaltene Rückvergütungsbegünstigung Anwendung findet. Für die Kaschau-Oderberger Eisenbahn hingegen, betreffs deren Linie die in derselben Rückvergütungsbegünstigung enthaltenen Einheitssätze bereits in der vorliegenden Kundmachung eingerechnet wurden, entfällt jede weitere Frachtbegünstigung. Rücksichtlich der Gölniczthalbahn wurde der sub Pos. 11 des IV. Teiles der obgenannten Beilage enthaltene und bei Verfrachtung eines jährlichen Minimalquantums von 80.000 Tonnen zugestandene Einheitsfrachtsatz bereits eingerechnet; somit findet eine weitere Bonifikation nur bei Verfrachtung eines Minimalquantums von mehr als 80.000 Tonnen Anwendung
					Liesing					170				
					Gratwein					188				
					Graz Sb. trs.					173				
					Lanzendorf-Rannersdorf					144				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
2006	Südbahn-Gesellschaft		Weizen	Stationen der Strecken: Komárom—Moha, Budapest S.B.—Balaton-Szt. György, Lajta-Szt. Miklós—Györvár, Barcs—Berzencze, dann von den Stationen: Nagy-Kanizsa, Zákány und Sziszek	Triest	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen an ein Mühlen-Etablissement adressiert sein und in demselben zur Vermahlung gelangen. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 4. Diese Weizenbezüge müssen durch ein gleich grosses, aus diesem Weizen erzeugtes Quantum Mehl in Wagenladungen zu 10.000 kg, das während der Begünstigungsdauer ab Triest nach nordafrikanischen, bezw. über Suez oder Gibraltar hinaus gelegenen Häfen expediert wurde, gedeckt erscheinen. Hierbei wird der Ermittlung des Rückvergütungsbetrages die Differenz zwischen nebigem Refaktiefrachtsatze und dem für je 100 kg der gesamten Weizenbezüge rücksichtlich des Südbahn-Durchlaufes tatsächlich bezahlten Durchschnittsfrachtsatze zugrunde gelegt und behält sich die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft das Recht vor, die Berechnungsart des Rückvergütungsbetrages für den Fall zu bestimmen, wenn in der Mühle der reklamierenden Firma neben ungarischem auch Weizen anderer Provenienz zur Vermahlung gelangt	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Ungar.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 2	Verschieden	100 Heller einschliesslich ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Originalfrachtbriefe für den Weizen, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitätskapitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Zertifikate über die erfolgte Verschiffung des Mehles beizuschliessen sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterr. Lloyd via Suezkanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw. welche mit Schiffen der kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft Adria via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Zertifikate auch solche von der Lloyd-, bezw. der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Dokumente müssen längstens bis 31. März 1904 bei der adm. Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2007	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eiserne Röhren	Brebach	Hohenems	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen	vom 20. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 8) des Tirol-Vorarlberg-Süddeutschen Güterverkehres vom 1. September 1902	Es besteht kein direkter Frachtsatz	1·42 Mark		Im Kartierungswege		
2008	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Düngemittel laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Henfeld	Absdorf-Hippersdorf Amstetten Herzogenburg Horn Klagenfurt (S.B. und k.k.St.B.) Pöchlarn St. Pölten Sitzenberg-Reidling Tulln Ziersdorf oder umgekehrt	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 33) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·83 0·68 0·77 0·84 0·88 0·71 0·77 0·78 0·81 0·84		Im Kartierungswege		
2009	Eisenbahn Wien-Aspang		Milch als Eilgut	Biedermannsdorf	Wien E. W. A.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II	49 Heller	42 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2010	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol St.E.G. (Station), Prachowitz St.E.G. (Station)	Dymokur B.C.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	„Anhang" zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	680 Heller pro Tonne = 1000 kg	596 Heller pro Tonne = 1000 kg	84 Heller pro Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1904	
2011	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 14 II b 14 II a (Kalisalze zum Düngen) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif, Teil II, Heft 1	Stassfurt und umgekehrt	Prerau	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 14 II a und b geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 20. September 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Besteht kein direkter Satz	123 Pfg. pro 100 kg / 117 Pfg. pro 100 kg		Im Kartierungswege		
2012	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle u. s. w.), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität (Dickflüssigkeit), bestimmt mit dem Englerschen Viskositätsmesser und bezogen auf Wasser = 1, von höchstens 2·6 haben	Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Halle a. S.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Oktober 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Besteht kein direkter Satz	Pfennig pro 100 kg: 91		Im Kartierungswege		
				Kralup (B.E.B. und St.E.G.)						84				
				Pardubitz (S.N.D.V.B. und St.E.G.)						96				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2013	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Tarif-Position H—19 der Güterklassifikation (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Vadna	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Kartierungsfrachtsätze, vom 1. März 1903	148 Heller	126 Heller	22 Heller	Im Kartierungswege		
2014	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), Südbahn (österr. Linien) und der im Betriebe dieser Bahnen stehenden Lokalbahnen	Gegenstände, welche an das österr. Schulmuseum in Wien eingesendet werden	sämtlichen Stationen der diese Begünstigung gewährenden Bahnen	Wien	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen und der folgenden besonderen Bedingungen, und zwar: 1. Die zur Verfrachtung kommenden Gegenstände müssen im Frachtbriefe ausdrücklich als Ausstellungsgüter bezeichnet sein. 2. Als Empfänger hat im Frachtbriefe das österr. Schulmuseum zu erscheinen. 3. Bei Verlust, Minderung oder Beschädigung wird zum Zwecke der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswert, bezw. der gemeine Wert nicht höher als mit K 120 pro 100 kg angenommen. 4. Im Falle der Inanspruchnahme vorstehender Frachtbegünstigung ist die Anwendung des im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C—IX, vorgesehenen Ausstellungstarifes ausgeschlossen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife, Teil II	Verschieden	50 prozentiger Nachlass von der auf Grund der Lokalgütertarife, Teil II, nebenstehend angeführter Bahnen zu berechnenden Fracht unter Wahrung der tarifmässigen Mindestgebühr von 40 Heller pro Sendung		Im Rückvergütungswege	Auf das reklamierende Museum als Empfänger lautende Frachtbriefe, welche längstens drei Monate nach erfolgtem Transporte bei jener Verwaltung einzubringen sind, in deren Wiener Bahnhofe die Gegenstände zum Bezuge gelangten	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2015	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), Südbahn (österr. Linien) und der im Betriebe dieser Bahnen stehenden Lokalbahnen	Ausstellungsgüter, welche an das k. k. österr. Museum für Kunst und Industrie oder das Wandermuseum des k. k. Ministeriums für Kultus und Unterricht gesendet oder von diesen Museen aus Anlass der Veranstaltung von Wanderausstellungen zur Verfrachtung gebracht werden	Im Lokalverkehre, sowie im Verkehre dieser Bahnen untereinander		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen und der folgenden besonderen Bedingungen, und zwar: 1. Die zur Verfrachtung kommenden Gegenstände müssen im Frachtbriefe ausdrücklich als Ausstellungsgüter bezeichnet sein. 2. Bei Sendungen nach Wien hat als Empfänger, bei Sendungen für Wanderausstellungen als Absender und Empfänger eines der genannten zwei Museen im Frachtbriefe zu erscheinen. 3. Bei Verlust, Minderung oder Beschädigung wird zum Zwecke der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswert, bezw. der gemeine Wert nicht höher als mit K 120 pro 100 kg angenommen. 4. Im Falle der Inanspruchnahme vorstehender Frachtbegünstigung ist die Anwendung des im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C IX, vorgesehenen Ausstellungstarifes ausgeschlossen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife, Teil II	Verschieden		50prozentiger Nachlass von der auf Grund der Lokalgütertarife, Teil II, nebenstehend angeführter Eisenbahnen zu berechnenden Fracht unter Wahrung der tarifmässigen Mindestgebühr von 40 Heller pro Sendung	Im Rückvergütungswege	Auf das reklamierende Museum als Empfänger lautende Frachtbriefe, welche längstens drei Monate nach erfolgtem Transporte bei jener Verwaltung einzubringen sind, in deren Bereich die Abgabe der Ausstellungsgüter erfolgte	Der Nachlass wird nicht allein bei der Beförderung zu den Ausstellungen, sondern auch bei der Rückbeförderung und Weitersendung nach anderen Ausstellungsorten gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2016	**k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg**	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Ziegel der Pos. 2—1 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I B pro 1903 (circa 30.000 kg)	Lemberg	Żółkiew	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI, sowie der für die Ausnahmetarife gültigen allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Einrichtung einer Brennerei in Błyszczywody bei Żółkiew bestimmt sein	vom 4. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	26 Heller	14·5 Heller	11·5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirken ist	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
85	Nr. 103 vom 8. September 1903	1967	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Melasse und Osmosewasser	Opočno	Györ M.Á.V.	In der 7. Rubrik ist nach den Worten: „Ende Dezember" hinzuzufügen: „1903"	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
61	Nr. 54 vom 12. Mai 1903	1304	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen	a) Hütteldorf-Hacking trans. b) Nussdorf trans.	Bodenbach trans., Bregenz trans., Buchs trans., Eger trans., Eisenstein trans., Furth i. W. trans., Lindau trans., Moldau trans., Passau trans., Salzburg trans., St. Margrethen trans., Simbach trans.	In der Rubrik 8, „Tarif, auf welche das Zugeständnis sich bezieht", kommt mit Gültigkeit vom 18. September 1903 nachzutragen: Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn), Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn), Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 107. Wien, 17. September 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Aktiengesellschaft Stubaithalbahn" und Genehmigung der Statuten derselben.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium der Stadtgemeinde Innsbruck im Vereine mit der Oesterreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft in Wien und dem Herrn Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Aktiengesellschaft Stubaithalbahn" mit dem Sitze in Innsbruck erteilt und die Statuten dieser Gesellschaft unter einem genehmigt.

Wien, am 29. August 1903. — Z. 38.727.

E.-M.-Z. 39.695.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die Expropriation vertretbarer Sachen (Schüttungsmaterial) für Zwecke der Bauhafthaltung eines Bergwerkes ist zulässig.

2. Das Expropriationsrecht ist nicht dazu eingeräumt, um der öffentlichen Verwaltung oder den sonstigen gesetzlich begünstigten Anstalten und Unternehmungen die Erreichung eines bestimmten Zweckes überhaupt möglich zu machen, sondern um hierbei der Ausbeutung und Uebervorteilung vorzubeugen, da es ja praktisch kaum irgend einen Zweck gäbe, der nicht mit einem Aufwande unverhältnismässiger materieller Mittel auch ohne zwangsweisen Eingriff in fremde Rechte erreicht werden könnte.

(Erkenntnis vom 6. Februar 1901, Z. 237.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des Dr. R. v. N. gegen das k. k. Ministerium des Innern puncto Enteignung zu Bergbauzwecken nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde im Instanzenzuge die Enteignung der dem Beschwerdeführer gehörigen Grundstücke, und zwar der Katastralparzelle Nr. 100 und eines Teiles der Katastralparzelle Nr. 101 in B., im Gesamtausmasse von 10 Joch 267 Quadratklafter für Bergbauzwecke der Saline Wieliczka auf Grund des § 98 allgem. Bergges. mit Rücksicht darauf ausgesprochen, weil die fraglichen Grundstücke für den Bergbaubetrieb der genannten Salinenwerke tatsächlich notwendig sind, wogegen die vorliegende Beschwerde gerichtet ist.

Der Verwaltungsgerichtshof ist bei seinem Erkenntnisse von folgenden Erwägungen ausgegangen: Was vorerst die bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung von dem Vertreter des mitbeteiligten Finanzärars erhobene Einwendung der Unzuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes nach § 3, lit. e, des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, anbelangt, so fand der Gerichtshof dieselbe nicht zutreffend, da von dem Beschwerdeführer das Fehlen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Expro-

priation im vorliegenden Falle behauptet und das in dieser Angelegenheit durchgeführte Administrativverfahren als mangelhaft bezeichnet wurde, in welchen beiden Richtungen die angefochtene Entscheidung jedenfalls überprüft werden musste.

Die Beschwerde bestreitet nun die Gesetzmässigkeit der angefochtenen Entscheidung vor allem deshalb, weil die in Frage stehenden Grundstücke nicht zu Exploitierungszwecken, somit nicht zum Bergbaubetriebe, sondern bloss zur Gewinnung des zur Verschüttung der Hohlräume im Bergwerke erforderlichen Versatzmateriales benötigt werden, weshalb § 98 allgem. Bergges. gegebenenfalls überhaupt nicht zur Anwendung gebracht werden durfte. Die Beschwerde ist demnach der Ansicht, dass Enteignungen zu Bergwerkszwecken nur dann und dort zulässig sind, wenn in den zu enteignenden Grundstücken Mineralien vorkommen, deren Exploitierung bezweckt wird. Diese Ansicht wurde allerdings von dem Vertreter der Beschwerde bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung nicht festgehalten, sondern dahin erweitert, dass als zum Bergbaubetriebe notwendige Grundstücke auch solche anzusehen wären, deren der Bergwerksbesitzer allenfalls zur Herstellung von Gebäuden, Wasserwerken, Strassen, Brücken, Eisenbahnen und anderen Bauführungen über Tag (§ 133 allgem. Bergges.) bedarf, es wurde jedoch von ihm ausdrücklich bestritten, dass das Expropriationsrecht auch rücksichtlich solcher Grundstücke gegeben sei, welche zur Bauhaftbaltung des Bergwerkes notwendig sind.

Dieser Rechtsanschauung vermochte jedoch der Verwaltungsgerichtshof nicht beizupflichten.

Denn im § 98 allgem. Bergges. wird nicht bestimmt, welchen Bedürfnissen des Bergbaues spezifisch durch die eventuell vorzunehmende Enteignung entsprochen werden soll, es wird vielmehr im allgemeinen jeder Grundeigentümer verpflichtet, die zum Bergbaubetriebe notwendigen Grundstücke dem Bergbauunternehmer zu überlassen. Diesem Wortlaute zufolge ist es gleichgültig, ob ein Grundstück direkt zum Bergbaue oder indirekt zum Zwecke der Bauhafthaltung des Werkes erforderlich ist, weil mit dem Bergbaue selbst nach § 170 allgem. Bergges. die Notwendigkeit gefahrloser Bauhafthaltung gegeben ist.

Die Beschwerde behauptet ferner, es sei überhaupt nicht konstatiert worden, dass die Exploitierung der fraglichen Salinenwerke ohne Verschüttung der vorhandenen Hohlräume nicht stattfinden könne, wobei sie sich darauf beruft, dass der Salinenbergbau in Wieliczka ungeachtet angeblicher Konstatierungen der Einsturzgefahr doch seither noch immer ohne irgend eine Behinderung weiter betrieben wird, ja demnächst neue Schächte eröffnet werden sollen.

Der Verwaltungsgerichtshof konnte jedoch in dieser Hinsicht einen Mangel der Tatbestandsfeststellung nicht wahrnehmen. Denn es ist aus den Administrativakten zu entnehmen, dass über die Frage, ob gegenwärtig oder in absehbarer Zeit infolge der in den Salzbergwerken zu Wieliczka entstandenen Hohlräume für die Stadt und den dortigen Grubenbetrieb Gefahren zu besorgen wären, über Anregung des Finanzministeriums im Jahre 1897 kommissionelle Erhebungen stattgefunden haben, welchen montanistische Sachverständige beigezogen wurden. Diese Sachverständigen haben ihr Gutachten dahin erstattet, dass die fraglichen Hohlräume von enormer Ausdehnung tatsächlich, wenn auch nicht eine momentane Gefahr für den Grubenbetrieb bilden, weshalb die Versicherung dieser Hohlräume in 4 bis 8 Jahren durchgeführt werden sollte.

Diese Versicherung hätte durch Verschüttung der Hohlräume mit dem vom Tage eingeführten Versatze zu erfolgen, wobei als geeignetes Versatzmaterial Lehm und Sand bezeichnet wurde, wenn auch reiner Sandversatz vorzuziehen wäre.

Angesichts dessen erschien die Notwendigkeit der Verschüttung der fraglichen Hohlräume mit entsprechendem Versatzmateriale für den weiteren Bergbaubetrieb dargetan, und wurde auch diese Notwendigkeit von dem Beschwerdeführer bei der kommissionellen Verhandlung vom 17. November 1897 in der von ihm selbst gefertigten Aeusserung ausdrücklich anerkannt.

. . . .

Im übrigen ist der Beschwerde gegenüber folgendes zu bemerken: Es ist richtig, dass in den meisten Fällen, in welchen es sich um die in abstracto vertretbare Lieferung von Material handeln wird, die Expropriation nicht wird bewilligt werden, weil die das Expropriationserkenntnis fällende Behörde zu der Ueberzeugung gelangen wird, dass angesichts der Möglichkeit der Anschaffung vertretbarer Sachen auf offenem Markte die Heranziehung fremden unbeweglichen Gutes nicht erforderlich sein wird.

Allein auch diese Erwägung hat ihre Grenze, und zwar insbesondere auch dort, wo die Höhe der Transportkosten derart ins Gewicht fällt, dass die Anschaffung der Ware auf anderem Wege die rationelle Erreichung des durch Expropriation geschützten Zweckes ausschliessen würde. Denn es muss der Beschwerde gegenüber festgehalten werden, dass das Expropriationsrecht nicht dazu eingeräumt ist, um der öffentlichen Verwaltung oder den sonstigen gesetzlich begünstigten Anstalten und Unternehmungen die Erreichung eines bestimmten Zweckes überhaupt möglich zu machen, sondern um hierbei der Ausbeutung und Uebervorteilung vorzubeugen, da es ja praktisch kaum irgend einen Zweck gäbe, der nicht mit einem Aufwande unverhältnismässiger materieller Mittel auch ohne zwangsweisen Eingriff in fremde Rechte erreicht werden könnte.

Ob nun aber im einzelnen Falle zum Zwecke der Herbeischaffung vertretbarer Sachen der die Enteignung begehrende Unternehmer an den freihändigen Ankauf gewiesen werden kann oder aber, damit er vor Uebervorteilung geschützt werde, die Behörde von ihrem Expropriationsrechte Gebrauch machen soll, ist eine Voraussetzung des Expropriationsrechtes, welche vom Verwaltungsgerichtshofe materiell nicht überprüft werden kann, weil sie das Resultat rein wirtschaftlicher Erwägung ist, bezüglich deren es sich daher nur fragen kann, ob sie von der erkennenden Behörde auf Grund eines korrekten Verfahrens tatsächlich festgestellt wurde.

Die angefochtene Entscheidung beruht nun auf der Annahme, dass alle diese für die Zulässigkeit der Expropriation der dem Beschwerdeführer gehörenden Grundstücke notwendigen Voraussetzungen durch die kommissionelle Erhebung vom 17. November 1897 in korrekter Weise ausser Zweifel gesetzt worden sind.

Diese Annahme erscheint jedoch nach der Aktenlage nicht gerechtfertigt. Denn durch das oberwähnte Gutachten der montanistischen Sachverständigen vom

2. Juli 1897 wurde bloss festgestellt, dass die Verschüttung der Hohlräume notwendig sei und mit dem vom Tage eingeführten Versatze bewerkstelligt werden müsse. Dieses Gutachten konnte daher als Grundlage für die Entscheidung der Frage, ob zur Gewinnung des erforderlichen Versatzmateriales die Expropriation von Grundstücken und welcher notwendig sei, nicht dienen. Dafür könnte vielmehr nur das im Protokolle vom 17. November 1897 erstattete fachtechnische Gutachten des Revierbergbeamten als Kommissionsleiters in Betracht kommen.

Allein der Verwaltungsgerichtshof war nicht in der Lage, auf den Inhalt dieses Gutachtens einzugehen und zu prüfen, ob und inwieweit die oben dargelegten Expropriationsgrundlagen darin tatsächlich bejaht wurden oder nicht. Denn dieses Gutachten erschien dem Verwaltungsgerichtshofe formell mangelhaft.

Wenn es auch angesichts des Wortlautes der §§ 101 und 103 allgem. Bergges. dahingestellt bleiben mag, ob stets, wenn die Notwendigkeit der Expropriation zu Bergbauzwecken behauptet und bestritten wird, Sachverständige im Bergfache beizuziehen sind, so erschien im vorliegenden Falle diese Notwendigkeit dem Verwaltungsgerichtshofe jedenfalls gegeben. Denn es handelte sich um den Bedarf eines Salinenwerkes, also einer ärarischen Unternehmung; damit war die Notwendigkeit gegeben, sich nicht auf die gutächtliche Aeusserung des die Verhandlung leitenden Revierbergbeamten, welcher ein Bediensteter des Staates ist, zu beschränken, sondern nicht im Dienste des Staates oder Aerars stehende, also unbefangene Sachverständige beizuziehen, und es war somit die Beiziehung von Sachverständigen im Sinne des § 101 allgem. Bergges. „erforderlich".

Da diese Beiziehung nicht erfolgt ist, musste der Verwaltungsgerichtshof die Entscheidung, als auf einem mangelhaften Verfahren beruhend, aufheben, ohne ferner auch in die Frage einzugehen, ob nicht ein Mangel des Verfahrens auch darin zu erblicken war, dass der Revierbergbeamte den zur Befundsaufnahme für sein Gutachten notwendigen Augenschein ohne Zuziehung des Exproprïaten gepflogen hat.

[Nach Budwińskis Sammlung, XXV. Jahrgang, Admr. Teil, Nr. 91 A.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Kleinbahnlinien in Prag und Umgebung. (Vorlage des Projektes für eine zweigeleisige Verbindungslinie durch die Bolzangasse und Mariannengasse bis zur Hybernergasse: Anordnung der kommissionellen Verhandlungen im Wege des abgekürzten Verfahrens.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. September das vom Stadtrate der kgl. Hauptstadt Prag vorgelegte Projekt einer zweigeleisigen Verbindungslinie zwischen der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 37, konzessionierten Linie und der mit der Kundmachung vom 10. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 90, konzessionierten Linie Kleinseitner Ring—Kreuzherrnplatz—Žižkow der normalspurigen Kleinbahnlinie im Gebiete der kgl. Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden an die k. k. Statthalterei in Prag zur Durchführung der vorgeschriebenen kommissionellen Verhandlungen im Wege des abgekürzten Verfahrens geleitet. [E.-M.-Z. 33.078.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Wegstädtl-Dauba-Hirschberg. (Vorlage des Detailprojektes: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. Juli das von Josef Freyer, Bürgermeister in Dauba, namens des Aktionskomitees für die Lokalbahn von Wegstädtl über Dauba nach Hirschberg vorgelegte Detailprojekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Wegstädtl der Oesterr. Nordwestbahn über Dauba zur Station Hirschberg der Böhmischen Nordbahn mit einer Verbindung von der erstgenannten Station bis zur Elbe an die k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage geleitet, rücksichtlich desselben die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Der politischen Begehung der Teilstrecke von km 20 bis km 26 wird vorerst die Erörterung der Trassenfrage und der Stationslage in Dauba vorangehen. [E.-M.-Z. 28.589.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Wsetin—Gross-Karlowitz. (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. August über das von Dr. Alfred Reich in Gross-Karlowitz namens des Konsortiums für die Lokalbahn Wsetin—Gross-Karlowitz vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Wsetin der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Gross-Karlowitz die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für das gegenständliche Projekt die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 33.906.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Kirchberg an der Pielach-Mariazell. (Detailprojekt für die Teilstrecke km 0·0 bis km 17·22: Anberaumung der Stationskommission und der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank vorgelegten Detailprojektes für die Teilstrecke km 0·0 bis km 17·22 (Laubenbachmühle) der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg an der Pielach-Mariazell die Vornahme der Stationskommission, sowie anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen in der Zeit vom 8. bis einschliesslich 13. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 40.677.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Pilsen-Manetin. (Vorlage des Variantenprojektes für die Teilstrecke von km 31·0 bis km 38·5: Anordnung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Juli das von Dr. Wenzel Peták, Bürgermeister der kgl. Stadt Pilsen, namens des Aktionskomitees für die Lokalbahn von Pilsen nach Manetin behufs Einleitung der entsprechenden Amtshandlung vorgelegte Variantenprojekt für die Teilstrecke von km 31·0 bis km 38·5 der vorgenannten Lokalbahn an die k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage geleitet, rücksichtlich desselben im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission durchzuführen. [E.-M.-Z. 21.419.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Stanislau: Eröffnung der Personenhaltestelle Wyczółki.) Ab 10. September ist die in km 45·4/5 der Linie Stanislau—Husiatyn zwischen den Stationen Korościatyn und Monasterzyska neu errichtete Haltestelle Wyczołki für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes erfolgt bis auf weiteres im Nachzahlungswege.

Südbahn-Gesellschaft. (Erweiterung des Schlafwagenkurses Wien—Lienz auf der Strecke Wien—Ala (Meran). Ab 15. September ist der Schlafwagenkurs Wien—Lienz alternativ nach Ala und zurück, bezw. nach Meran und zurück ausgedehnt worden. (Vgl. Vdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 105 vom 12. September, Seite 2267.)

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juli		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz per Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·0	8.031·0	3,622.700	1,569.000	4,876.800	11,389.800	16,266.600	2.025	16,001.595	1.992	+ 1·7	8.034·0	8.031·0
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	186.447	162.976	382.849	905.423	1,288.272	1.830	1,350.478	1.918	— 4·6	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	54.489	34.412	31.111	102.985	134.096	1.118	121.004	1.009	+ 10·8	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	161.690	234.374	215.139	793.457	1,008.596	2.635	1,050.239	2.744	— 4·0	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	8.390	50.689	6.614	77 621	84.235	1.246	86 028	1.272	— 2·4	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	35.600	22.600	16.200	66.000	82.200	1.207	81.631	1.199	+ 0·7	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen .	9.376·4	9.373·4	4,069.316	2,074.051	5,528.713	13,335.286	18,863.999	2.012	18,690.975	1.994	+ 0·9	9.376·4	9.373·4
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	97.660	55.002	80.000	174.250	254.250	651	238.370	610	+ 6·7	390·5	390·5
Belišče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	4.185	22.574	4.107	29.423	33.530	417	25.374	316	+ 31·9	80·3	80·3
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	335.660	11.160	90.242	10.404	100.646	1.778	91.707	1.620	+ 9·7	56·6	56·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	103 948	. . . .	20.207	. . . .	20.207	2.323	19.322	2.221	+ 4·6	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lőrincz Eisenbahn	11·5	11·5	192.967	1.952	30.193	917	31.110	2.705	28.202	2.452	+ 10·3	11·5	11·5
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	9.531	3.382	13.619	11.763	25.382	565	26.423	588	— 3·9	44·9	44·9
Holics-Gödinger Lokalbahn . . .	3·4	3·4	1.782	906	426	817	1.243	366	1.611	474	— 22·8	3·4	3·4
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges. .	58·0	58·0	18.902	11.811	5.134	29.068	34.202	590	40.873	705	— 16·3	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	4.534	3.439	3.829	12.937	16.766	198	15.156	179	+ 10·6	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	2.274	698	2.706	3.570	6.276	125	6.980	140	— 10·7	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	41.634	20 662	47.921	90.450	138.371	546	137.452	542	+ 0·7	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Lokalbahn . .	27·7	27·7	20.482	3.771	5.376	5.704	11.080	400	10.805	390	+ 2·5	27·7	27·7
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	12.900	13.250	7.948	28.601	36.549	852	35.002	816	+ 4·4	42·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·7	19·7	12.771	845	6.982	1.933	8.915	453	7.921	402	+ 12·7	19·7	19·7
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges. .	64·3	64·3	7.552	689	2.760	1.398	4.158	65	4.524	71	— 8·5	64·3	64·3
Borossebes-Menyházaer Lokalb. .	21·1	21·1	1.757	2.144	1.180	3.570	4.750	225	3.960	188	+ 19·6	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn .	27·3	27·3	15.350	1.152	6.458	2.207	8.665	317	8.608	315	+ 0·6	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	11.581	20.179	12.112	45.041	57.153	464	57.234	464	. . .	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn .	17·3	17·3	10.895	747	5.841	2.680	8.521	492	9.006	521	— 5·6	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertővidéker Lokalbahn	109·2	109·2	13.162	3.650	7.017	8.575	15.592	143	14.127	129	+ 10·8	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvatalbahn	70·3	70·3	9.111	1.660	6.181	4.881	11.062	157	18.245	259	+ 39·4	70·3	70·3
Gölnitztal-Bahn	33·0	33·0	5.059	14.995	2.370	32.814	35.184	1.066	33.649	1.020	+ 4·5	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Béla L.-B. . .	8·6	8·6	4.161	2.766	1.288	1.586	2.874	334	3.654	425	— 21·4	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	7.398	1.337	3.660	2.100	5.760	454	6.664	525	— 13·5	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	3.765	98	3.610	289	3.899	428	4.406	484	— 11·6	9·1	9·1
Poprádtal-Bahn	14·0	14·0	12.414	4.889	6.114	7.282	13.396	957	16.106	1.150	— 16·8	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	2.262	1.782	1.057	1.464	2.521	229	3.176	289	— 20·0	11·0	11·0
Szepes-Varaljaer L.-B.	9·3	9·3	3.100	4.242	2.264	3.343	5.607	603	4.748	511	+ 18·0	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn . . .	21·3	21·3	11.783	2.859	4.938	4.792	9.730	457	7.994	375	+ 21·9	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	3.779	1.623	4.694	4.316	9.010	115	7.315	93	+ 23·6	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate Juli 1903.

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli — Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck	1903 für Güter	1903 im ganzen	1903 pro Kilometer	1902 für Personen und Gepäck	1902 für Güter	1902 im ganzen	1902 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903	1902	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
21,516.200	11,005 000	30,049.789	81,332.019	111,381.808	13.864	27,751.299	79,126.468	106,877.767	13.308	+ 4·2	23.763	22.810	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
1,324.815	1,348.353	2,223.402	6,953.224	9,176.626	13.033	2,180.823	6,908.438	9,089.261	12.909	+ 0·9	22.342	22.130	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
381.871	277.793	223.165	807.245	1,030.410	8.596	221.867	734.347	956.214	7.976	+ 7·7	14.736	13.673	Raab-Oedenburg-Ebenf. B
1,017.835	1,624.847	1,180.989	5,611.288	6,792.277	17.747	1,213.210	5,542.212	6,755.422	17.652	+ 0·5	30.423	30.261	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
51.110	328.662	39.807	516.268	556.075	8.226	38.654	529.815	568.469	8.409	— 2·2	14.100	14 412	Mohács-Fünfkirchner Bahn
204.000	194.000	109.100	526.400	635.500	9.332	108.435	511.711	620.146	9.106	+ 2·5	15.995	15.608	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
24,495.831	14,778.655	33,826.252	95,746.444	129,572.696	13.819	31,514.288	93,352.991	124,867.279	13.321	+ 3·7	23.690	22.836	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
616.090	411.580	487.780	1,367.410	1,855.190	4.751	484.310	1,199.160	1,683.470	4.311	+ 10·2	8.144	7 392	Arader u. Csánader E.
32.416	151.628	30.026	192.003	222.029	2.765	27.535	155.249	182.784	2.276	+ 21·5	4.740	3.902	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
2,008.545	78.118	491.197	60.159	551.356	9.741	468.721	48.714	517.435	9.142	+ 6·5	16.698	15.672	Budapester Lokalbahnen
611.937	. . . .	117.440	. . . . .	117.400	13.499	109.949	. . . . .	109.949	12.638	+ 6·8	23.140	21.665	Budapest-Budafok
1,257.015	6.302	185.484	3.008	188.492	16.390	169.076	1.555	170.631	14.837	+ 10·5	28.096	25.435	Budapest-Szt. Lörincz
36.912	20.704	47.941	71.930	119.844	2.669	56.370	74.973	131.343	2.925	— 8·7	4.575	5.014	Eperjes-Bartfeld
10.642	8.793	2.981	8.244	11.225	3.302	3.502	11.982	15.484	4.554	— 27·5	5.661	7.807	Holics-Gödinger Lokalbahn
114.510	86.904	29.560	207.598	237.158	4.089	29.599	203.828	233.427	4.025	+ 1·6	7.010	6.900	Marmaroser Salzb. A.-G.
34.399	25.274	27.032	119.016	146.048	1.726	25.595	93.804	119.399	1.411	+ 22·3	2.959	2.419	Nagy-Károly—Somkut
36.345	6.102	22.242	23.203	45.445	909	24.777	31.057	55.834	1.117	— 18·6	1.558	1.915	Segesvár—Szent-Agota
294.753	120.614	298.170	578.290	876.460	3.456	289.788	525.792	815.580	3.216	+ 7·4	5.924	5 513	Számosthal-Bahn
106.769	14.965	28.820	28.122	56.942	2.056	26.463	31.040	57.503	2.076	— 0·9	3.525	3.559	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. . . .	36.850	. . . .	14.700	14.700	2.579	. . . .	14.700	14.700	2.579	. . .	4.421	4.421	Terret-Kovásznaer Bahn
66.100	92.650	48.370	165.540	213.910	4.986	45.620	158.026	203 646	4.747	+ 5·0	8.546	8.136	Ungtalbahn
68.136	3.487	34.472	10.993	45.465	2.305	31.816	9.374	41.190	2.091	+ 10·2	3.950	3.584	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
50.237	17.199	18.646	23.025	41.671	648	13.245	42.234	55.479	863	— 24·9	1.111	1.480	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
4.401	9.606	2.830	12.880	15.710	745	2.130	12.180	14.310	678	+ 9·8	1.277	1.164	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
97.669	11.800	42.932	17.877	60.809	2.227	42.646	16.761	59 407	2.176	+ 2·3	3.817	3.730	Haraszti-Ráczkever Lokalb.
													In Verwaltung der Südb.
81.454	145.597	80.547	327.480	408.027	3.312	75.600	305.745	381.345	3.095	+ 7·0	5.678	5.306	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
64.052	6.325	32.912	19.966	52.878	3.056	32.374	18.758	51.132	2.955	+ 3·4	5.239	5.066	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E
101.282	35.573	53.246	81.279	134.525	1.232	49.599	63.392	112.991	1.035	+ 19·0	2.112	1.774	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
79.877	26.881	54.693	84.395	139.088	1.978	57.603	54.844	112.447	1.599	+ 23·7	3.391	2.741	Arvatalbahn
30.092	83.849	13.612	223.275	236.887	7.178	14.281	181.839	196.120	5.943	+ 20·8	12.306	10.188	Gölnitztal-Bahn
19 381	22.812	5.263	13.359	18.622	2.165	5.995	14.729	20.724	2.410	— 10·2	3.711	4.131	Késmark—Szepes-Bélá
36.765	11.073	17.870	17.409	35.279	2.778	17.755	21.073	38.828	3.057	— 9·1	4.762	5.241	Löcsethal-Bahn
4.464	144	4.000	3.875	7.875	865	4.851	315	5.166	568	+ 52·3	1.483	974	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
54.063	40.823	24.921	55.941	80.862	5.776	25.618	58.023	83.641	5.974	— 3·3	9.902	10 241	Poprádtal-Bahn
12.653	14.332	5.185	11.421	16.606	1.510	5.999	14.620	20.619	1.874	— 19 4	2.589	3.213	Szepes-Béla—Podoliner B.
18.430	33.492	9.452	24.784	34.236	3.681	6.980	20.094	27.074	2.911	+ 26·5	6.310	4.990	Szepes-Varaljaer L.-B.
55.066	15.555	22.530	24.293	46.823	2.198	21.838	14.013	35.851	1.683	+ 30·6	3.768	2.885	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
27.312	10.788	30.675	30.023	60.698	773	25.583	24.194	49.777	634	+ 21·9	1 325	1.087	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juli 1903	1902	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1902: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittlich Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	34.100	7.000	21.500	13.000	34.500	266	35.852	276	— 3·6	129·9	129
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	36.800	5.100	25.000	16.500	40.500	279	39.656	273	+ 2·2	145·0	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	11.900	1 300	6.900	3.900	10.800	182	11.303	190	— 4·2	59·4	59
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	24.000	4.000	17.500	12.500	30.000	276	29.048	267	+ 3·4	108·6	108
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	11.800	4.100	6.500	8.400	14.900	180	13.863	168	+ 7·1	82·7	82
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	11.800	2.600	6.500	6.600	13.100	165	12.610	159	+ 3·8	79·5	79
Biharer Vizinalbahnen	177·7	177·7	38.500	8 500	33.500	24.500	58.000	327	57.943	327	0	177·7	177
Boldvatalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	11.100	4.000	7.000	6.500	13.500	234	13.001	225	+ 4·0	57·8	57
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	44.600	17.300	33.000	41.000	74.000	725	72.752	713	+ 1·7	102·0	102
Budapest-Gran Lokalbahn	98·7	98·7	51.900	39.600	28.000	84.000	112.000	1.134	110.419	1.119	+ 1·3	98·7	98
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn	63·2	63·2	12.100	4.100	11.000	10.000	21.000	332	20 923	331	+ 0 3	63·2	63
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	3.100	5.500	1.000	9.500	10.500	441	10.268	431	+ 2·3	23·8	23
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	10.600	1.100	5.500	2.500	8.000	204	7.684	196	+ 4·1	39·3	39
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	26.900	9.500	18.000	29.500	47.500	349	47.716	351	— 0·6	136·1	136
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	24.300	3.900	12.400	7.700	20.100	354	19.134	337	+ 5 0	56·8	56
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.)	340·2	340·2	81.100	32.400	53 500	110.000	163.500	480	161.814	476	+ 0·8	340·2	340
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	6·2	. . . .	300	100	100	200	300	48	. . . .	. . .	. . .	0·9	. .
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	13.700	5.100	10.300	10.600	20.900	196	20.383	192	+ 2·1	106·4	106
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.400	1.000	5 000	3.100	8.100	156	8.164	157	— 0·6	51·9	51
Felsö-Eör—Felsö-Lövöer Lokalb.	9·0	. . . .	5.000	400	2.000	600	2.600	289	. . . .	. . .	. . .	5·5	. ..
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	4.100	400	1.900	1.000	2.900	116	2.715	109	+ 6·4	25·0	25
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	22.000	4.100	15.500	10.900	26.400	399	26.541	402	— 0·7	66·1	66
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	38 500	15.700	27.300	45.000	72.300	356	70.735	348	+ 2·3	203·2	203
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	5.100	2.500	4.100	7.000	11.100	264	11.896	284	— 6 7	42·1	42
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7.900	1.600	5.000	4.500	9.500	171	8.447	152	+ 1·2	55·6	55
Szekler Bahn	35·3	35·3	8.100	2.700	5.500	6.400	11.900	337	12.401	351	— 4·0	35·3	35
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	400	600	700	1.300	104	1.173	94	+ 10·6	12·5	12
Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós	26·8	. . . .	4.300	400	2.600	800	3.400	127	. . . .	. . .	. . .	12·4	. . .
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	5.200	1.100	3.300	2.000	5.300	131	5.835	145	— 9·0	40·4	40
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	13.200	1 400	9.500	2.700	12.200	226	12.360	229	— 1·3	54·0	54
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn	26·2	26·2	3.500	800	1.700	1.200	2.900	111	2 569	98	+ 1·3	26·2	26
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.200	1.600	3.900	2.700	6.600	149	7.061	159	— 6·3	44·4	44
Kaschau-Torna Lokalbahn	59·1	59·1	12.400	7.800	11.200	19.700	30.900	523	30.710	520	+ 5·8	59·1	59
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	6.300	800	4.500	1.900	6.400	166	5.857	152	+ 8·4	38·5	38
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30 3	3.400	100	2.200	400	2.600	86	2.439	80	+ 7·5	30·3	30
Keszthelyer Lokalbahn	35·0	9·7	17.000	1.900	8.500	5.500	14.000	400	9.937	1.024	— 60·9	13·2	9
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	10.100	2 800	7.000	7.400	14.400	141	14.216	139	+ 1·4	102·1	102
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	10.500	1.700	6.900	3.000	9.900	186	9.184	173	+ 7·5	53·2	53
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	1.600	400	1.400	1.800	96	1.650	88	+ 9·1	18·7	18
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	5.800	900	2.200	1.800	5.000	174	3.682	160	+ 8·8	23 0	23
Körös-Belovár Lokalbahn	97·4	97·4	22.000	6.700	13.400	15.000	28.400	292	27.555	283	+ 3·2	97·4	97
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	6.800	1.700	3.200	3.800	7.000	315	6.455	291	+ 8·2	22·2	22
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5	. . . .	10.600	1.200	5.500	3.500	9.000	181	. . . .	. . .	. . .	49·5	. . .
Lonjatalbahn	114·3	114·3	19 400	7.900	18.200	19.000	37.200	325	37.012	324	+ 0·3	114·3	114
Losonczvidéker Lokalbahn	28·5	28·5	4.500	2.900	2.000	6.500	8.500	298	8.783	308	— 3·2	28·5	28
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	29.300	13.900	22.000	37.500	59.500	318	57.907	309	+ 2·9	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	31.700	8.300	19.000	18.500	37.500	329	40.606	356	— 7·6	114·1	114·1
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb	110·3	110·3	4.800	3.600	5.000	11.000	16.000	145	15.576	141	+ 2·8	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	12.200	4.100	7.800	8.800	16.600	514	16.549	512	+ 0·4	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	50.700	23.800	30.900	43.700	74.600	241	74.454	240	+ 0·4	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5 000	1.400	1.700	2.200	3.900	255	4.124	270	— 5 6	15·3	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	8.400	4.500	3.800	12.500	16.300	399	15.937	390	+ 2·3	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	9.400	2.100	5.800	4.000	9.800	345	9.596	338	+ 2·1	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	3.300	400	1.000	800	1.800	316	2.082	365	— 13·4	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	13.200	4.500	7.900	10.200	18.100	351	17.585	341	+ 2·9	51·5	51·5
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	31.300	13.800	23.800	29.000	52.800	452	51.326	440	+ 2·7	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	29.900	6.600	23.000	20.300	43.300	385	43.328	377	+ 2·1	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
233.800	55.700	149.700	86.300	236.000	1.817	150.738	93.634	244.372	1.883	— 3·5	3.114	3.227	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
260.400	43.300	192.100	138.200	330.300	2.278	185.235	129.189	314.424	2.168	+ 5·1	3.904	3 616	Baja-Zombor-Neusatz
58.200	14.100	34.900	39.300	74.200	1.249	34.842	43.581	78.423	1.320	— 5·4	2.141	2.262	Balaton-Szt. G.-Som.-Szobb
177.100	29.100	136.600	100.800	237.400	2.186	132.614	89.283	221.897	2.043	+ 7·0	3.747	3.502	Bács-Bodrogher Komitatsb.
93.100	24.600	53.400	60 700	114.100	1.380	51.676	46.074	97.750	1.182	+ 16·8	2.365	2 026	Békés-Csanáder Bahn
84.700	18.000	47.300	46 900	94.200	1.185	47.057	43.384	90.441	1.138	+ 4·1	2.031	1.951	Bicske—Sárbogárd
224.800	52.600	199.100	167.700	366 800	2.068	195.921	160.394	356.315	2.009	+ 2 9	3.545	3.443	Biharer Vizinalbahnen
72.800	23.100	43.300	49.900	93.200	1.612	41.283	36.732	78.015	1.350	+ 19 4	2.763	2.314	Boldvatalbahn
247.500	128.000	187.200	338.100	525.300	5.150	186.020	308.641	494.661	4.850	+ 6·2	8.827	8.313	Brassó-Háromszéker L.B.
309.100	262.800	165.900	576 600	742.500	7.523	160.411	523.164	683.575	6.926	+ 8·6	12.894	11.871	Budapest-Gran Lokalb
81.800	26 500	76.800	71.200	148.000	2.342	75.325	64.369	139.694	2.210	+ 6·0	4.014	3.788	Budapest-Lajosmizse
24.300	28.500	7.400	49.500	56.900	2.391	8.623	48.607	57.230	2.405	— 0·6	4.098	4.122	Csetnektal-Bahn
64.200	8.400	34.700	15.500	50.200	1.277	34.621	15.185	49.806	1.267	+ 0·8	2.189	2.172	Debreczin—Nagy-Léta
170.900	51.600	112.800	163.900	276.700	2.033	114.656	161.927	276.583	2.032	. . .	3.485	3.483	Debreczin-Füzesabony
154.300	30.200	84.600	72.600	157.200	2.768	80.653	60.993	141.646	2.494	+ 11·0	4.744	4.275	Debreczin-Hajdu-Nánás
521.200	252.800	345.200	914.500	1,259.700	3.702	342.627	839.648	1,182.275	3.475	+ 6·5	6.345	5.956	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
300	100	100	200	300	333	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	570	. .	Erste südw. Grenz-Lokalb.
97.300	36.300	76.600	81.700	158.300	1.488	75.391	77.059	152.450	1.433	+ 3·8	2.551	2.456	Weissenb. und Tolnaer C.-B
39.300	8.400	37.000	25.200	62.200	1.198	37.976	25.012	62.988	1.214	— 1·3	2.053	2.081	Felek-Fogaraser Bahn
14.300	2.900	5.800	3.200	9.000	1.636	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.804	. . .	Felsö-Eör—Felsö-Lövö
27.400	2.800	13.200	7.200	20 400	816	12.312	5.745	18.057	722	+ 13·0	1.398	1.238	Félegyháza-Majsaer L.B.
101.700	26.000	72.500	69.400	141.900	2.147	71.934	66.595	138.529	2.096	+ 2 4	3.680	3.593	Garamberzencze-Léva L.B.
237.800	103.600	169.600	315.600	485.200	2.388	167.125	288.491	455.616	2.242	+ 6·5	4.093	3.843	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
33.500	23.200	25.600	60.000	85 600	2.033	28.347	62.483	90.830	2.157	— 5·7	3.485	3.697	Gyula-Fehervar-Zalathna
56 300	12.100	39.900	36.600	76.500	1.376	37.029	31.710	68.739	1.236	+ 11·3	2.358	2.119	Hegyes-Feketeh.-Palanka
54.700	21.800	36.900	49.100	86.000	2.436	39.413	50.458	89.871	2.546	— 4·3	4.175	4.364	Székler Bahn
7.700	2.800	4.300	5.700	10 000	800	4.651	4.927	9 578	766	+ 4·4	1.371	1.313	Hidegkut-Gyönk-Tamási
11.800	1.600	6.900	2.500	9.400	758	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.298	. .	Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy Szt. Miklós
30.800	12.100	19.400	19.600	39.000	965	19.881	23.578	43.459	1.076	— 10·3	1.654	1.844	Honter Komitatsbahn
55.000	15.000	41.500	28 200	69.700	1.291	41.459	29.706	71.165	1.318	— 2·0	2.213	2.259	Kaposvár-Fonyod
29.300	10.700	13.900	14.400	28.300	1.080	13.449	15.535	28.984	1.106	— 2 4	1.851	1.896	Kaposvár-Mocsolad
48.600	10.000	27.600	16.200	43.800	986	26.995	17.737	44.732	1.007	— 2·1	1.690	1.726	Karczag-Tiszafüred
79.200	49.400	65.800	133.500	199 300	3.372	65.782	125.998	191.780	3.245	+ 3·9	5.780	5.562	Kaschau-Torna
44.600	3.900	33.100	13.500	46.600	1.210	30.768	8.321	39 089	1.015	+ 19·2	2.074	1.740	Kecskemét-Füllöpszállás
31.700	1.900	16.800	4.800	21.600	713	15.820	4.606	20.426	674	+ 5·8	1.222	1.155	Kecskemet-Tisza-Ugh
46.003	11.744	28.105	31.806	59.911	3.653	23.988	29.163	53.151	5 480	— 33·3	6.262	9.394	Keszthelyer Lokalbahn
60.000	15.900	42.900	45.800	88.700	869	41.906	41.864	83.770	820	+ 6·0	1.489	1.405	Kis-Küküllötalbahn
73.200	9.400	50.400	21.200	71.600	1.346	47.154	14.158	61.312	1.152	+ 16·8	2.307	1.975	Komorn-Dunaszerdahely
9.500	9.400	2 300	9.100	11.400	610	2.735	7.249	9.984	534	+ 14·2	1.046	915	Komló—Bakócza-Felsöm.
41.000	5.100	15.900	11.500	27.400	1.191	16.337	9.092	25.429	1.106	+ 7·7	2.041	1.896	Körmend-Németujvár
145.600	46.300	92.400	120.000	212.400	2.181	87.332	101.743	189.075	1.941	+ 12·4	3.738	3.327	Körös-Belovár Lokalb.
40.200	7.400	20.500	18.600	39.100	1.761	19.139	15 369	34.508	1.554	+ 13·3	3.018	2.664	Kun-Szt. Márton-Szentes
65.700	10.600	37.700	23.500	61.200	1.234	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.115	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
107.600	33.900	97.000	82 600	179.600	1.571	97.237	78.436	175.673	1.537	+ 2·2	2.693	2.634	Lonjatalbahn
34.400	21.700	13.700	41.900	55.600	1.951	14.481	41.504	55.985	1.964	— 0·7	3.344	3.366	Losoncz-Videkér L.B.
183.700	93.000	144.300	274.300	418.600	2.237	134.005	249.808	383.813	2.051	+ 9·1	3.834	3.515	Ungarische Südostbahn
203.300	59.000	122.600	138.800	261.400	2.291	126.809	137.957	264.766	2.320	— 1·3	3.927	3.976	Ungar. Nordwestbahn
40.100	18.200	37.900	63.800	101.700	922	41.101	54.332	95.493	865	+ 6·6	1.580	1.483	Máros-Ludás—Bistritz
86.700	26.400	56.600	59.100	115.700	3.582	65.631	54.571	110.252	3.413	+ 5·0	6.140	5.850	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
292.900	149.600	180.500	295.200	475.700	1.536	183.271	296.069	479.340	1.547	— 0·7	2.633	2.652	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
33.600	6.800	11.900	8.800	20.700	1.353	11.480	9.427	20.907	1.366	— 1·0	2.319	2.341	Mezötur-Turkeve
50.200	30.100	24.800	92.300	117.100	2.863	22.894	81.252	104.146	2.546	+ 12·5	4.907	4.364	Muránytalbahn
57.600	14.200	35.800	27.600	63.400	2.232	35.708	25.442	61.150	2.153	+ 3·7	3.826	3.690	Nagy-Belicz—Privigye
21.300	2.300	6.400	3.700	10.100	1.772	6.869	4.034	10.903	1.913	— 7·4	3.037	3.279	Hermannstadt—N.-Disznod
75.700	32.700	45.300	60.500	105.800	2.054	43.146	61.358	104.504	2.029	+ 1·2	3.521	3.478	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
143.400	84.300	116.100	192.800	308.900	2.647	107.339	179.368	286.707	2.457	+ 7·7	4.537	4.211	Grosswardein-B.-Vaskoh
171.200	41.300	137.700	151.800	289.500	2.576	133.477	131.314	264.791	2.356	+ 9 3	4.415	4.038	Nógráder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juli		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	11.000	4.600	8.000	17.500	25.200	447	24.747	434	+ 3·0	57·0	57·
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	22.900	1.500	15.800	5.400	21.500	207	20.488	200	+ 3·5	102·6	102·
Pancsova-Petrovoszello Lokalb.	33·6	33·6	6.400	2.000	5.300	3.100	8.400	250	7.863	234	+ 6·8	33·6	33·
Pápa-Bánhida	93·1	. . . .	11.500	4.100	6.200	6.300	13.000	140	. . . .	. . .	. . .	93·1	. . .
Pápa-Csornaer Lokalbahn	36·4	36·4	10.900	800	4.900	1.400	6.300	173	5.811	160	+ 8·1	36·4	36·
Petroszény-Lupény Lokalb.	18·1	18·1	10.600	41.300	3.500	48.300	51.800	2.862	50.043	2.765	+ 3·5	18·1	18·
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	18.100	3.200	11.600	9.200	20.800	473	19.830	451	+ 4·9	44·0	44·
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	10.700	5.400	6·000	12.000	18.000	520	17.905	518	+ 0·4	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	4.300	2.300	2.200	4.000	6.200	167	6.521	176	— 5·1	37·1	37·
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·9	30·9	5.500	400	2.300	1.100	3.400	110	3.285	107	+ 2·8	30·9	30·
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	1.000	4.000	500	3.800	4.300	247	3 767	216	+ 14·4	17·4	17·
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	9.000	1.600	4.500	3.600	8.100	172	8.584	182	— 5·5	47·1	47·
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	25.000	3.600	12.500	9.600	22.100	307	21.624	300	+ 2·3	72·0	72·
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	7.400	800	4.800	2.100	6.900	174	7.427	188	— 7·4	39·6	39·
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	10.800	4.100	10.500	15.700	26.700	434	26.740	443	— 2·0	60·3	60·
Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	34 600	4.800	28.000	17.000	45.000	334	43.128	320	+ 4·4	134·7	134·
Szegzárd-Báttaszék L.-B.	19·2	19·2	7.600	700	2.600	1.200	3.800	198	3.598	187	+ 5·9	19·2	19·
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	10.400	900	5.700	2.500	8.200	237	7.973	230	+ 3·0	34·6	34·
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	95·7	17.400	13.100	10.800	29.000	39.800	416	39.131	409	+ 1·7	95·7	95·
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	5.400	1.300	3.100	2.100	5.200	97	5.056	95	+ 2·1	53·5	53·
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	11.800	4 800	13.400	16.400	29.800	276	30.289	281	— 1·8	107·8	107·
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	18.100	22.300	15.600	48.800	64.400	532	63.981	528	+ 0·8	121·0	121·
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	9.400	1.800	4.800	3.900	8.700	134	8.541	131	+ 2·3	65·0	65·
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb.	52·3	52·3	18.100	4.200	14.500	13.400	27.900	533	26.958	514	+ 3·7	52·3	52·
Steinamanger-Rum L.-B.	21·1	21·1	5.000	500	2.200	500	2.700	129	2.643	126	+ 2·4	21·1	21·
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	9.000	700	7.500	1.500	9.000	294	8.585	281	+ 4·6	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	19.400	1.300	10.500	3.400	13.900	217	13.818	216	+ 0·5	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár	52·4	52·4	9.000	1.500	7.800	5.500	13.300	254	12 432	237	+ 7·2	52·4	52·4
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	13.100	2.300	8.500	6.500	15.000	238	14.481	230	+ 3·5	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	6.200	2.500	3.100	4.300	7.400	133	8.099	145	— 8·3	55·8	55·8
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	48.000	11.000	35.000	42.500	78.000	225	76.750	221	+ 1·8	346·9	346·9
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.400	3 700	3.200	5.200	8.400	266	7.887	250	+ 6·4	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Lokalb.	36·5	36·5	6.900	7.600	2.900	9.700	12.600	345	12.532	343	+ 0·6	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	14.500	2.300	10.000	6.300	16.300	193	15.777	186	+ 3·8	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.500	3.700	5.800	11.400	17.200	324	16.759	316	+ 2·5	53·1	53·1
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn	33·4	33·4	3.100	1.700	1.900	3.300	5.200	156	4.910	147	+ 6·1	33·4	33·4
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	7.200	6.400	3.300	19.700	23.000	534	22.653	526	+ 1·5	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	7.300	1.200	3.300	2.300	5.600	116	5.094	105	+ 10·5	48·3	48·3
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	7.000	4.400	4.500	7.500	12.000	269	12.615	283	— 5·0	44·6	44·6
Lokalbahnen zusammen	8.487·0	8.277·1	2,388.959	718.224	1,319.334	1,707.675	3,027.009	357	2,938.855	355	+ 0·6	8.445·2	8.277·1
Hauptsumme	17.863·4	17.650·5	6,458.275	2,792.275	6,848.047	15,042.961	21,891.008	1.225	21,629.830	1.225	. . .	17.821·6	17.650·5

Anmerkung: Am 29. Juli 1903 wurde die 64·4 km lange Teilstrecke Sziszek—Caprag—Vrginmost der Ersten Südwestlichen Grenz-Lokalbahn eröffnet.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen

Eisenbahnen mit

Benennung der Eisenbahn	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen (1902)	pro Kilometer (1902)	Differenz	1903	1902
K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	14.750	10.302	11.659	39.111	50.770	484	49.324	469	+ 3·2	105·0	105·0
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	163.759	98.355	151.983	628.770	780.753	1.014	694.008	901	+ 13·0	770·0	770·0

Eisenbahn mit

Benennung der Eisenbahn	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen (1902)	pro Kilometer (1902)	Differenz	1903	1902
Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	130.377	6.613	11.343	8.306	19.649	3.447	17.720	3.109	+ 11·0	5·7	5·7
Summe	880·7	880·7	308.886	115.270	174.985	676.187	851.172	966	761.052	864	+ 11·8	880·7	880·7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck	1903 für Güter	1903 im ganzen	1903 pro Kilometer	1902 für Personen und Gepäck	1902 für Güter	1902 im ganzen	1902 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903	1902	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
71.500	26.000	56.200	103.000	159.200	2.793	52.976	97.503	150.479	2.639	+ 5·8	4.787	4.523	Nyiregyháza—M.-Szalka
184.600	10.700	133.100	40.700	173.800	1.694	130.512	38.337	168 849	1.646	+ 2·9	2.904	2.821	Ó-Becse—Neusatz—Titel
42.100	26.500	35.800	40.000	75.800	2.256	33.938	33.250	72.188	2.148	+ 5·0	3.867	3.682	Pancsova-Petrovoszello
64.800	32.500	41.200	50.900	92.100	989	. . . . .	. . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.695	. . .	Pápa-Bánhida
66.500	8.000	31.600	16.700	48.300	1.327	29 866	12.534	42.400	1.165	+ 13·9	2.275	1.997	Pápa-Csornaer Lokalbahn
72.400	226.500	23.300	297.400	320.700	17.718	24.002	267.789	291.791	16.121	+ 9·9	30.369	27.631	Petroszény-Lupény
114.400	20.800	76.500	76.800	153.300	3.484	73.583	54.875	128.458	2.920	+ 19·3	5.972	5.005	Pressburg-Dunaszerdahely
78.200	24.400	43.100	57.500	100.600	2.907	43.238	53.214	96.452	2.788	+ 4·3	4.983	4.779	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
36.100	15.400	17.700	23.600	41.300	1.113	17.787	27.835	45.622	1.230	— 9·5	1.908	2.108	Püspökladány—F.-Gyarmat
40.300	3.300	18.300	9.500	27.800	900	17.861	8.766	26.627	864	+ 4·2	1.543	1.481	Ruma-Klenáker Lokalb.
7.700	23.400	3.700	28.000	31.700	1.822	3.547	19.752	23.299	1.340	+ 36·0	3.123	2.297	Ruma-Vrdnik
65.800	15.900	33.700	33.200	66.900	1.420	33.733	38.654	72.387	1.537	— 7·6	2.434	2.634	Somogy-Szobb—Barcs
164.400	26.400	79.400	82.300	161.700	2.246	79.080	64.610	143.690	1.996	+ 12·5	3.850	3.421	Oedenburg-Pressburg
56.700	6.100	34.200	15.000	49 200	1.242	34.680	16.733	51.413	1.298	— 4·3	2.129	2.225	Szatmár-Fehérgyarmat
64.300	32.700	65 000	126.300	191.300	3.172	62.878	120.451	183.329	3.040	+ 4·3	5.437	5.211	Szátmar-Nagybánya
228.500	30.500	198.700	140.800	339.500	2.520	189.840	113.352	303.192	2.251	+ 12·0	4.319	3.858	Szeged — Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek
60.600	5.200	21.800	8.300	30.100	1.568	21.108	8.086	29.194	1.521	+ 3·1	2.688	2.607	Szegzárd-Báttaszek
76.700	5.200	42.900	17.000	59.900	1.731	43.358	12.846	56.204	1.624	+ 6·6	2.967	2.784	Szentes—H.-M.-Vasárhely
126.000	86.600	77.500	201.900	279.400	2.920	77.280	189.755	267.035	2.790	+ 4·7	5.005	4.782	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
48.000	7.400	26.600	15.000	41.600	777	27.030	12.113	39.143	731	+ 6·3	1.336	1.253	Szigetvár-Kaposvár
73.200	31.700	82.200	107.700	189.900	1.762	81.752	109.644	191.396	1.775	— 0·7	3.020	3.042	Szilágyságer Eisenbahn
125.700	141.600	106.800	315.400	422.200	3.489	109 336	305.214	414.550	3.423	+ 1·9	5.980	5.867	Slavonische Lokalbahn
62.900	8.500	34.500	20.800	55.300	851	33.446	17.778	51.224	788	+ 8·0	1.459	1.351	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
101.600	32.300	84.100	104.400	188.500	3.604	82.372	100.403	182.775	3.488	+ 3·3	6.177	5.978	Steinamanger-Pinkafeld
37.400	5.300	16.700	5.200	21.900	1.038	16.711	3.967	20.678	985	+ 5·4	1.779	1.688	Steinamanger-Rum
34.100	5.000	28.600	13.800	42.400	1.386	27.934	10.181	38.115	1.246	+ 11·2	2.376	2.136	Temesvár—Buziás
103.100	9.600	58.200	30.600	88.800	1.385	57.223	25.352	82.575	1.288	+ 7·5	2.374	2.208	Temesvár—Lippa-Radna
60.500	8.000	57.600	38.400	96.000	1.832	52.279	27.475	79.754	1.522	+ 20·4	3.140	2.609	Temesvár-Modos
90.600	15.300	62.500	46.300	108.800	1.730	60.743	40.139	100.882	1.604	+ 7·9	2.965	2.749	Temesvár—N.-Szt. Miklos
55.600	22.500	24.500	35.500	60.000	1.075	27.379	41.008	68.387	1.226	— 12·3	1.843	2.101	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
350.000	73.000	276.800	282.500	559.300	1.612	260.815	278.391	539.206	1.554	+ 3·7	2.763	2.664	Torontáler Lokalbahn
56.500	25.600	24.500	37.700	62.200	1.968	23.873	33.931	57.804	1.829	+ 7·6	3.373	3.135	Ujszász—Jasz-Apáti
46.700	47.600	19.700	56.400	76.100	2.085	20.403	57.319	77.722	2.129	— 2·1	3.574	3.649	Varasdin-Golubovec
99.000	21.900	71.700	71.400	143.100	1.691	68.663	60.292	128.955	1.524	+ 11·0	2.898	2.612	Versecz—Kubin-Dunapart
40.300	24.900	40.100	112.200	152.300	2.868	41.992	71.570	113 562	2.139	+ 34·1	4.916	3.666	Vinkovce-Brčka
22.500	15.700	15.100	28.200	43.300	1.296	14.132	32.420	46.552	1.394	— 7·0	2.221	2.389	Vinkovce-Zupanje
49.000	39.700	22.500	124.800	147.300	3.418	21.946	114.859	136.805	3.174	+ 7·7	5.858	5.440	Zolyom-Brezó—Breznób—Tiszolcz Lokalb.
56.200	6.300	25 000	16.100	41.100	851	23.630	11.034	34.664	718	+ 18·5	1.459	1.231	Zsebely-Csákovár-Bóka
44.500	37.900	28 100	66.600	94.700	2.123	29.027	68.692	97.719	2.191	— 3·1	3.639	3.755	Zsitvatal-Bahn
973.170	4,878.964	8,308.634	12,272.377	20,581.011	2.437	8,027.894	11,153.468	19,181.362	2.317	+ 5·2	4.176	3.972	**Lokalbahnen zusammen**
469.001	19,657.619	42,134.886	108,018.821	150,153.707	8.425	39,542.182	104,506.459	144,048.641	8.161	+ 3·2	14 443	13.990	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate Juli 1903.

ampfbetrieb.

8.622	59.987	73.228	243.806	317.034	3.019	80.488	212.470	292.958	2.790	+ 8·2	5.176	4.783	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
1.396	586.077	865.811	4,110.681	4,976.492	6.463	889.014	3,204.584	4,093.598	5.316	+ 22	11 079	9.113	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

ektrischem Betriebe.

7.252	39.596	67.824	51.854	119.678	20.996	66.606	38.695	105.301	18.474	+ 14	35.993	31.670	Stadtbahn in Sarajevo
7.270	685.660	1,006.863	4,406.341	5,413.204	6.146	1,036.108	3,455.749	4,491.857	5.100	+ 20·5	10.536	8.743	**Summe**

Ausland.

Württemberg. (Feuerschutz in den D-Zugwagen.) In 15 württembergischen D-Zugwagen sind neuerdings Handfeuerspritzen aufgestellt worden. Diese sind in den Seitengängen in der Nähe der Aborte so angebracht, dass sie bei entstehender Feuersgefahr sofort für jedermann zugänglich sind. Um jedoch einen unbefugten Gebrauch zu verhindern, bezw. bald feststellen zu können, werden die Handfeuerspritzen, ähnlich wie die Notbremsen, unter Plombenverschluss gehalten. Der zum Spritzen erforderliche Druck wird dadurch erzeugt, dass in die zu Feuerlöschzwecken dienende Wassermenge 500 g doppeltkohlensaures Natron geschüttet werden, wozu noch im Falle der Benützung des Apparates 150 g Schwefelsäure kommen, die in einem im Behälter selbst angebrachten Glasfläschen aufbewahrt werden. Bei Benützung der Spritze kann zur Vermeidung zwecklosen Wasserverbrauches der Wasserstrahl durch Zuhalten des Schlauchmundstückes jederzeit unterbrochen werden.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Frankreich. (Bau von Wagen für Kohlen- und Erztransport mit einer Ladungsfähigkeit von 50 Nettotonnen.) In den Werkstätten der Französischen Nordbahn zu La Chapelle wurden in jüngster Zeit Wagen für Kohlen-, Erz- und Steinladung im Nettogewichte von 50 t, System Fox-Abel, hergestellt. Das Bruttogewicht dieser aus Stahl erzeugten Wagen, deren Kasten auf Truckgestellen ruhen, beträgt 15 t, deren Länge von Puffer zu Puffer 12·30 m. Im Interesse einer raschen Entladung derartiger Rinfusagüter sind in beiden Seitenwänden je vier Klapptüren angebracht.

— (Beschränkung der Konzessionsdauer für Lokaleisenbahnen.) Die französische Regierung hat im Einvernehmen zwischen den beteiligten Ministerien den Beschluss gefasst, die bisher bis zu 80 und selbst 90 Jahren gewährte Dauer der Konzessionen zugunsten einzelner Lokal- (Vizinal-) bahnlinien fernerhin auf nur 65 Jahre zu reduzieren, von welcher Norm nur in jenen Fällen Ausnahme gemacht werden soll, in welchen es sich um den Ausbau von aus mehreren Linien bestehenden geschlossenen Netzen handelt.

— (Erteilung der Konzession zum Baue und Betriebe einer von Divonne-les-Bains bis zur Schweizer Grenze führenden erstklassigen Eisenbahn.) Das „Journal officiel“ verlautbart den Wortlaut der Konzessionsurkunde für eine von der Station Divonne-les-Bains der Linie Bellegarde—Divonne-les-Bains ausgehende, in östlich transversaler Richtung bis zur Grenze der Schweiz nächst Crassier führende erstklassige Eisenbahn als integrierende Linie des Betriebsnetzes der Eisenbahn Paris—Lyon—Méditerranée.

— (Eröffnung der Linie Bram—Lavelanet der Südbahn-Gesellschaft.) Am 31. August wurde die von der Direktion der Südbahn-Gesellschaft erbaute Linie Bram—Lavelanet dem Betriebe übergeben. Die neue erstklassige Linie zweigt von der Station Bram der Hauptlinie (Paris)—Bordeaux—Bram—Cette der Südbahn-Gesellschaft ab und führt im Bereiche des Departements Tarn bis Lavelanet.

England. (Einführung von Strassenautomobil-Kursen zur fahrplanmässigen Verbindung bedeutender Ortschaften mit Stationen des Eisenbahnnetzes.) Die Direktionen der Hauptbahnen Englands haben den Beschluss gefasst, durch Einführung eines fahrplanmässig organisierten Verkehres von Strassenautomobilen zwischen Stationen ihrer Linien und von diesen entlegenen Städten und bedeutenderen Ortschaften ein Saugadernetz zu schaffen, dessen Anlagekosten wesentlich geringer sind, als der Bau und Betrieb von Kleinbahnen. Wie nun „Railway News“ berichten, hat die Direktion der Great Western Railway mit der Realisierung dieses Projektes durch Inbetriebsetzung von Automobilomnibuswagen zwischen der Station Helston und der Stadt Lizard (Grafschaft Cornwall) den Anfang gemacht. Im Dienste dieser 27 engl. Meilen langen Strecke stehen fünf Automobilomnibusse System Daimler (Petroleummotor) mit einem Fassungsraume für 22 Personen; die Maximalfahrgeschwindigkeit ist mit 25 engl. Meilen pro Stunde bemessen. Des ferneren steht die Eröffnung einer Automobillinie im Bereiche der Grafschaft Yorkshire bevor, und zwar zwischen der Station Beverley der North Eastern Railway und der von dieser 20 engl. Meilen entfernten Stadt Bedford, auf welcher Strecke Automobilomnibusse mit 16 Sitzplätzen und für auf dem Wagendache unterzubringendes Gepäck und Eilgut im Gewichte einer Tonne verkehren werden.

Japan. (Die Entwicklung der Eisenbahnen.) Ein Spezialbericht des k. u. k. Konsulates in Yokohama entnimmt einer vom Direktor des Eisenbahnbureaus im japanischen Kommunikationsministerium veröffentlichten Studie über die Entwicklung der Eisenbahnen in Japan nachstehende Mitteilungen:

Die erste in Japan gebaute Eisenbahn war die Lokalstrecke zwischen Tokio und Yokohama, welche im Jahre 1872 dem Verkehre übergeben wurde. In den seither verflossenen 30 Jahren schritt die Entwicklung des Eisenbahnnetzes stetig fort, so dass dasselbe mit 1. Mai 1903 eine Gesamtlänge von 4254 Meilen (6846 km) erreichte, von welchen 1227 Meilen Staats- und 3027 Meilen Privatbahnen sind.

Das in den Eisenbahnen investierte Kapital betrug am 31. März 1903 346 Millionen Yen in folgender Verteilung:

Staatsbahnen:

	Yen
Linien im Betriebe	100,590.000
Linien im Bau	22,330.000
Permanentes Betriebskapital	200.000
Anschaffungsfonds für Verbrauchsmaterial	2,150.000
Verschiedenes	1,890.000
Zusammen	127,160.000

Privatbahnen:

	Yen
Linien im Betriebe	202,800.000
Linien im Bau	4,590.000
Betriebskapital, Fonds zur Anschaffung von Verbrauchsmaterial und Verschiedenes	12,300.000
Zusammen	219,690.000

Die Quellen, aus welchen dieses Kapital beschafft wurde, sind bezüglich der Staatsbahnen teilweise aus den Einnahmen, hauptsächlich aber aus öffentlichen Anlehen geflossen, während die Privatbahnen auf Aktien gegründet und deren Anlagekapital durch Ausgabe von Prioritäten und Aufnahme temporärer Anlehen vermehrt wurde.

Das Anlagekapital der Privatbahnen setzt sich folgendermassen zusammen:

	Yen
Aktien	192,810.000
Prioritäten	12,830.000
Anlehen	6,950.000
Andere Quellen	7,100.000
Zusammen	219,690.000

Es wurden demnach 88 Prozent des Kapitales durch Aktien, 6 Prozent durch Ausgabe von Vorzugsscheinen, 3 Prozent durch Anleihen und 3 Prozent durch andere Mittel aufgebracht.

Die Baukosten stellen sich im Mittel auf Yen 75.422 pro Meile.

Ueber die finanziellen Ergebnisse der Bahnen gibt die folgende Tabelle Aufschluss:

Betriebseinnahmen:

Finanzjahr	Staatsbahnen	Privatbahnen	Total
	in Tausenden Yen		
1887/88	1.688	1.182	2.880
1892/93	4.580	5.096	9.676
1897/98	9.727	16.800	26.527
1901/02	16.764	31.640	48.404

Betriebsausgaben:

Finanzjahr	Staatsbahnen	Privatbahnen	Total
	in Tausenden Yen		
1887/88	677	392	1.069
1892/93	2.166	2.437	4.603
1897/98	4.786	7.578	12.364
1901/02	8.346	15.093	23.439

Reinerträgnisse:

Finanzjahr	Staatsbahnen	Privatbahnen	Total
	in Tausenden Yen		
1887/88	1.021	789	1.810
1892/93	2.414	2.659	5.073
1897/98	4.941	9.222	14.163
1901/02	8.418	16.547	24.965

Auf die Meile berechnet, betrugen:

Finanzjahr	Einnahmen	Ausgaben	Gewinn
	in Yen		
1887/88	6.081	2.258	3.823
1892/93	5.378	2.558	2.820
1897/98	9.918	4.603	5.295
1901/02	12.212	5.913	6.299

Wenn man die Einnahmen des Fiskaljahres 1901/02 der Berechnung zugrunde legt, ergibt sich, dass die Staatsbahnen sich mit 8·4 Prozent und die Privatbahnen mit 8·2 Prozent des investierten Kapitales verzinsen.

Spanien. (Verkehr und Einnahmen der Eisenbahnen im Jahre 1902). Wie das „J. d. T." dem Jahrbuche der spanischen Eisenbahnen entnimmt, betrug die Anzahl der Reisenden auf den Eisenbahnen Spaniens im Jahre 1902 37 Millionen, das ist um 4 Millionen mehr als im Jahre 1901. Was den Güterverkehr betrifft, so hat sich die Anzahl der beförderten Tonnen auf 19·63 Millionen gesteigert, was einer Vermehrung um rund 800 000 t gleichkommt. Die Bruttoeinnahmen haben die Höhe von 283·8 Millionen Pesetas erreicht, das ist gegenüber dem Vorjahre mehr um 18·4 Millionen Pesetas. Im Jahre 1902 ist der Betrieb auf 236 km Eisenbahnen und 66 km Tramways neu eröffnet worden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einstellung des Verkehres nach und von der Haltestelle Wildungsmauer.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass der Gesamtverkehr nach und von der Haltestelle Wildungsmauer infolge Niederwassers bis auf weiteres eingestellt worden ist.

Verschiedene Mitteilungen.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Generalversammlung.) Am 22. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Franz Grünebaum und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Ladislaus Miller die diesjährige (23.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Wien-Aspang statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche 7925 Aktien mit 317 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 1,911.476·87 (gegen K 1,970.466·79 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 26.889·03 (K 27.129·70), die Betriebsausgaben K 1,308.744·56 (K 1,352.847·81), die Zinsen K 39.105·26 (K 39.983·15) und die Abschreibungsquote K 1000 (K 1000). Der Gewinnsaldo bezifferte sich mit K 248.673·91 (K 256.563·71). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschlossen die Aktionäre, aus dem Reingewinne des Jahres 1902 vorerst 5 Prozent in den Reservefonds zu hinterlegen und aus dem Reste zuzüglich des Gewinnvortrages ex 1901 per K 13.045·83 an die Aktien eine $2^3/_4$ prozentige Dividende (das ist K 11 pro Aktie, wie im Vorjahre) zu verteilen, sowie den Rest per K 5892·51 auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner wurden die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Ferdinand Baeyens und Franz Grünebaum wiedergewählt. Wie im Vorjahre wurde der Wert der Präsenzmarken pro 1903 mit K 20, jedoch mit der Beschränkung auf zusammen höchstens K 15.600 festgestellt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Viktor Stoclet und Franz Grünebaum neuerlich zum Präsidenten, beziehungsweise Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 34.266]

Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Generalversammlung.) Am 30. Juni 1903 fand in St. Joachimsthal unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten und Bürgermeisters von St. Joachimsthal Franz Kuhlmann und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Bezirkshauptmannes Ludwig Juza die diesjährige (erste) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal statt. Bei derselben waren 8 Aktionäre erschienen, welche im eigenen, beziehungsweise im Vollmachtsnamen 543 Aktien der Gesellschaft im Nominalbetrage von K 217.200 vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die eigentlichen Betriebseinnahmen Kronen 43.309·69 (gegen K 42.269·86 im Vorjahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 669·55 (K 795·59), sohin die Gesamteinnahmen K 43.979·24 (K 43.065·45). Es beliefen sich die eigentlichen Betriebsausgaben auf K 35.821·20 (K 35.466·83), die besonderen Ausgaben auf K 1766·98 (K 1300·19), daher die Gesamtausgaben auf K 37.588·18 (K 36.767·02). Hinzugerechnet den aktiven Zinsensaldo per K 59·82 ergibt sich ein verfügbarer Jahresertrag von K 6450·88. Da die garantierte Verzinsung und Amortisierung des Hypothekaranlehens K 28.082·20 und die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung den Betrag von K 1256·18 beanspruchten, betrug das Erfordernis aus dem Titel der Landesgarantie K 22.887·50. Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Bei den am Schlusse der Versammlung vorgenommenen Wahlen in den Verwaltungsrat der Gesellschaft wurden die bisherigen Mitglieder, und zwar die Herren: Franz Kuhlmann, Bürgermeister in St. Joachimsthal; Karl Seidl, Stadtrat und Kaufmann ebenda; Dr. Siegmund Rothberger, Stadtrat und Rechtsanwalt, Alois Neubauer, k. k. Tabakfabriks-Direktor, und Ludwig Troharsch, Kunstmühlenbesitzer, sämtlich in St. Joachimsthal, wiedergewählt. Als Vertreter des Landesausschusses des Königreiches Böhmen wurden im Sinne des § 34 der Gesellschaftsstatuten die Herren Ing. Franz Jahoda, Direktor der Eisenbahnabteilung des Landesausschusses, und Dr. Adalbert Mostný, Landesausschusskonzipist, als Mitglieder in den Verwaltungsrat entsendet. [E.-M.-Z. 39.527.]

Niederösterreichische Waldviertelbahn. (Generalversammlung.) Am 2. Juli 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Direktors Karl Peter und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Theodor Zelinka die diesjährige dritte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Niederösterreichischen Waldviertelbahn statt. An derselben nahmen 19 Aktionäre teil, welche 6527 Aktien mit 1305 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte pro 1902 betrugen die Transporteinnahmen K 126.314·76 (gegen K 99.392·11 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 9682·76 (K 4669·44), die eigentlichen Betriebsausgaben K 83.990·89 (K 89.149·35), der Betriebsüberschuss K 52.006·63 (K 14.912·20), weiters die besonderen Auslagen K 8709·33 (K 4656·49) und der Jahresertrag K 62.726·75 (K 10.827·75). Da der Prioritätendienst K 101.584·38 erforderte, wurde die Landesgarantie mit K 38.857·63 (K 43.156·52) in Anspruch genommen. (In Prozenten des garantierten Reinertrages 22·06 Prozent gegen 55·89 Prozent im Vorjahre.) Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden von der Generalversammlung genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner wurden in den Verwaltungsrat entsendet die Herren Ludwig Stölzle, Karl Krepler, Anton Ulrich, Dominik Eckl, Alois Höher und Jaroslav Kostka. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. — In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Albert Gessmann zum Präsidenten und Direktor Karl Peter zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 32.502.]

Eisenbahn Wittmansdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth. (Generalversammlung.) Am 26. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Franz Regenhart Ritter v. Zápory und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Max Freiherrn v. Wimpffen die 18. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurt statt. An derselben nahmen zehn Aktionäre teil, welche 1975 Aktien mit 79 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 228.377·20 (gegen K 242.325·84 im Jahre 1901), die Betriebsausgaben K 174.885·40 (gegen K 170.584·97), der Betriebsüberschuss K 53.491·80 (K 71.740·87). Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 76·5 Prozent gegen 70·4 Prozent im Vorjahre. Zuzüglich des Gewinnvortrages pro K 864·46 (K 246·55) und abzüglich der besonderen Auslagen per K 23.486·10 (K 25.900·24) verblieb ein Reingewinn von K 30.870·16 gegen K 46.087·18 im Vorjahre. — Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss sie den Gewinn wie folgt zu verwenden: Für die Aktientilgung K 3600, für die Dotierung des Reserve- und Erneuerungsfonds K 2288, für die Ausschüttung einer einprozentigen Aktiendividende (im Vorjahre wurde eine $1^3/_4$ prozentige Dividende verteilt) K 22.420 und für die Teildividende der verlosten Aktien K 21·06, für den Vortrag auf neue Rechnung endlich K 2541·10. Mit der Wiederwahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Paul Ritter v. Schöller neuerlich zum Präsidenten und Franz Regenhart Ritter v. Zápory neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 30.941.]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 29. Juli dem öffentlichen Güterverkehre übergebene, im

Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehende Lokalbahnstrecke Caprag—Vrginmost — 60·407 km — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die Strecke Bergneustadt—Olpe — 18·8 km — der kgl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1., bezw. 20. Oktober für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr zur Eröffnung gelangenden Strecken Worms—Gundheim (11·29 km) des Bezirkes der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz und Morbach-Hermeskeil (31·5 km) des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten. Die am 7. Juni in den Betrieb der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen übergegangene, dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre dienende Vizinalbahn Keszthely-Balaton Szt. György (9·7 km) ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Ab- und Zurechnung einer Vereinsbahnstrecke) Die bisher von der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz verwaltete 31·0 km lange Strecke Kirchberg (ausschl.)-Morbach wird am Tage der Betriebseröffnung der Strecke Morbach-Hermeskeil — voraussichtlich am 20. Oktober — in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken übergehen und demgemäss von dem genannten Zeitpunkte ab den Vereinsbahnstrecken des Bezirkes Mainz ab- und den Vereinsbahnstrecken des Bezirkes St. Johann-Saarbrücken zugerechnet werden.

— (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Nachdem am 1. April die 8·25 km lange Strecke Eisenberg—Crossen in den Betrieb der kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt übergegangen ist, ist dieselbe gemäss § 5, Abs. 6, der Vereinssatzungen den Vereinsbahnstrecken der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen — H. Bachstein — in Berlin ab- und den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt zugerechnet worden; ferner ist die 15·2 km lange Strecke Bozen-Gries—Kaltern (Ueberetscherbahn) — im Betriebe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft — den Vereinsbahnstrecken dieser Verwaltung abgerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag IX erschienen.

— (Statistische Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Berichtsjahre 1902.) Dieselben sind erschienen und sämtlichen am Vereinsreiseverkehre beteiligten Verwaltungen übersandt worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (kgl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld) ist der Nachtrag II und zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direktionen Erfurt und Halle a. S.) und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" je der Nachtrag VII herausgegeben worden. Durch den zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" herausgegebenen Nachtrag VII wird der Nachtrag VI zu dieser Sammlung aufgehoben.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an Achsen- und losen Rädern für Wagen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf:

1000 Stück Achsen für Wagen, roh vorgeschroppt, aus Martin-Flussstahl, und

100 Stück lose Speichen- oder Scheibenräder für Wagen nach unseren Normalzeichnungen ausgeführt, die Radsterne aus Schmiedeeisen, bezw. die Radscheiben aus Gusseisen, die Naben auf 120 mm vorgebohrt, die Radreifen aus Martin-Flussstahl, an ihrem Umfange abgedreht, befestigt nach norddeutscher Bauart.

Von den Mengen können je nach Bedarf 10 Prozent mehr oder weniger bezogen werden.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Teiles desselben reflektierenden Firmen haben ihre vorschriftsmässig verfassten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen 1 Krone-Stempelmarke zu versehen sind, bis zum **5. Oktober 1903, 2 Uhr nachmittags,** an die Direktion der Oesterr. Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind einschliesslich etwaiger Patentgebühren, fracht- und zollfrei einer Station der eingangs genannten Linien unter Angabe der Zahlungsmodalitäten in Kronenwährung zu stellen.

Das das Offert enthaltende Kuvert ist mit der Aufschrift: **„Offert auf Lieferung von Achsen und Rädern für Wagen"** zu versehen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingebrachten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse und Zeichnungen können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ausgabe von Rückfahrkarten auf der Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz.

Vom 20. September 1903 an gelangen auf der Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz in den Relationen: Trebnitz—Třiblitz, Trebnitz Stadt—Třiblitz, Trebnitz—Liebshausen, Podseditz—Liebshausen, Trebnitz-Stadt—Liebshausen und Třiblitz—Liebshausen Rückfahrkarten III. Klasse zu den in der Tabelle, Seite 21 des Personentarifes, Teil II, für die westlichen Lokalbahnen im Staatsbetriebe, gültig vom 1. Jänner 1903, festgesetzten Fahrpreisen zur Ausgabe.

Prag, am 12. September 1903. [907]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Keblau für den Gesamtverkehr.

Nachdem die Zufahrtsstrasse zu der Station Keblau bereits fertiggestellt ist, wird diese auf der Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz gelegene und bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Station vom 15. September 1903 angefangen für den Gesamtverkehr eröffnet werden.

Prag, im September 1903. [908]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 1. Oktober 1903 gelangen zwischen Saldenhofen und Windischgraz Personenzugs-Rückfahrten zum Preise von K 3·— in II. Klasse und von K 1·90 in III. Klasse zur Einführung.

Wien, am 14. September 1903. [909]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Wien einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits.

Aufhebung der bestehenden und Ausgabe einer neuen Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Die in der Nummer 58 dieses Blattes vom 21. Mai 1903 auf Seite 1426 [524] angekündigte neue Zusammenstellung, deren Gültigkeitstermin in der Nummer 89 dieses Blattes vom 6. August 1903 auf Seite 1994 [789] auf den 1. Oktober 1903 verschoben wurde, gelangt erst mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 zur Einführung, und es bleibt bis dahin die gleichnamige, vom 1. März 1896 gültige Zusammenstellung in Kraft.

Wien, am 14. September 1903. [910]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Abfertigung von Gütersendungen nach der Station Merefa.

Der Betrieb in der in den Gütertarifen, Teil III und IV, für den obbezeichneten Eisenbahnverband als Station der Charkow-Nikolai-Eisenbahn angeführten Güterstation Merefa wird von den Organen der Kursk-Charkow-Sewastopoler Eisenbahn ausgeführt.

Infolgedessen sind die nach Merefa bestimmten Sendungen nach der Güterstation Merefa der Kursk-Charkow-Sewastopoler Eisenbahn zu adressieren.

Wien, am 12. September 1903. [911]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe des Nachtrages III zu den Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Mit 1. November 1903 gelangt ein Nachtrag III zu den vom 1. November 1901 gültigen Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn zur Hinausgabe.

Dieser Nachtrag enthält die lokaltarifmässigen Eil- und Frachtgutsätze für die Stationen Görz, Jenbach, Kisbér, Völkermarkt-Kühnsdorf, Mittewald an der Drau und Rattenberg, sowie Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der gesellschaftlichen Betriebs-Direktion in Budapest, bei der Kommerziellen Direktion in Wien (X., Südbahnhof, Administrationsgebäude), sowie durch die Stationen um den Preis von 50 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. September 1903. [912]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Ausgabe des Nachtrages III zum Tarife, Teil II.

Der vorbezeichnete Nachtrag tritt mit 1. Oktober 1903 in Wirksamkeit. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, der Anstosstaxen für den direkten Verkehr mit Cormons, Görz u. s. w. und der Reexpeditionstabelle für Getreide u. s. w.

Exemplare desselben können zum Preise von 10 Heller bei der Kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bezogen werden.

Wien, am 12. September 1903. [913]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages 3 zum Tarifhefte 3.

Am 1. Oktober 1903 tritt zum Tarifhefte 3 der Nachtrag 3 in Kraft, der u. a. neue Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen und der Ausnahmetarife Nr. 3 (Wolle), 4 (Kupfer), 5 (Sämereien), 6 (Getreide), 12 (Eisen

und Stahl), 14 (Chlorkalium und Kalidüngesalze), 19 (Düngemittel), 36 (Obst, getrocknetes), 42 (totes Wild und Geflügel), 52 (Hanf), sowie neue Ausnahmetarife Nr. 34 (Braunkohlenbriketts), 60 (Zichorienwurzeln), 62 (Holzgeist) und 63 (Infusorienerde) enthält. Der Nachtrag ist zum Preise von 35 Pfennig = 40 Heller bei den beteiligten Stationen zu beziehen, bei denen auch näheres über die Höhe der Frachtsätze zu erfahren ist.

Wien, am 15. September 1903. [914]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Oktober 1903 gelangt zu dem vom 1. Februar 1901 gültigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr der Nachtrag II zur Einführung.

Exemplare desselben sind im Wege der beteiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 12. September 1903. [915]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kohlenverkehr Nordbahn—Lokalbahnen.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Oktober 1903 gelangt zu dem vom 1. Februar 1898 gültigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr der Nachtrag IV zur Einführung.

Exemplare desselben sind bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu beziehen.

Wien, am 12. September 1903. [916]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Ausgabe des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 tritt im obigen Eisenbahnverkehre ein neuer Tarif, Teil II, Heft 1, in Wirksamkeit.

Dieser Tarif enthält direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Csaktornia-Zagraber (Zagorianer), der Popradvölgyer und der Slavonischen Lokalbahnen einerseits und den Stationen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen, der süddalmatinischen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, der Schleppbahn Podlugovi-Vareš und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin anderseits, ferner direkte Frachtsätze im Verkehre zwischen den Stationen Bosn.-Brod, Brod und Šamac der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und den Stationen Brčka und Gunja der Vinkovce-Brčkaer Lokalbahn.

Sofern Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis Ende Oktober 1903 in Kraft.

Gleichzeitig wird der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1899 samt Nachtrag ausser Kraft gesetzt.

Sarajevo, am 21. August 1903. [917]

Direktion der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Ausgabe des Tarifes, Teil II, Heft 2.

Im Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehre gelangt mit 1. Oktober 1903, bezw. bei Frachterhöhungen mit 1. November 1903 der Tarif, Teil II, Heft 2, zur Einführung.

Dieser Tarif enthält direkte Frachtsätze für die frachtgutmässige Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Lonjavölgyer Eisenbahn, der Vinkovce-Brčkaer Lokalbahn, der Vinkovce-Županjaer Lokalbahn, der Ruma-Klenaker Lokalbahn, der Barcs-Pakraczer Lokalbahn und der Slavonischen Lokalbahn einerseits nach Stationen der Bosnisch-herzegovinischen Staatsbahnen, der süddalmatinischen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der Schleppbahn Podlugovi-Vareš anderseits.

Dieser Tarif wird durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen sein.

Sarajevo, am 4. September 1903. [918]

Direktion der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

14. September. Wegen Dammrutschung infolge von Hochwasser musste in der Strecke Bischofshofen—Taxenbach seit 4 Uhr früh der Gesamtverkehr eingestellt werden.

14. September. Infolge von Beschädigungen des Bahndammes durch Hochwasser musste in der Strecke Oeblarn—Gröbming der Linie Selzthal—Bischofshofen der Gesamtverkehr eingestellt werden.

14. September. Wegen Beschädigung des Bahndammes durch Hochwasser wurde in der Strecke Tarvis—Pontafel der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

15. September. In der Strecke Bischofshofen—Taxenbach wurde der Personen- und Gepäcksverkehr teils durch Umsteigen, bezw. Uebertragen, teils durch Leitung über die Route Salzburg—Rosenheim—Wörgl wieder aufgenommen. — Der Eil- und Frachtgüterverkehr bleibt in der Strecke Schwarzach-St. Veit—Taxenbach voraussichtlich auf acht Tage eingestellt.

15. September. In der Strecke Stuhlfelden—Krimml der Pinzgauer Lokalbahn wurde wegen Hochwasser der Gesamtverkehr auf voraussichtlich 8 Tage eingestellt.

15. September. In der Strecke Tamsweg—Mauterndorf der Murthalbahn wurde wegen Hochwasser der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

15. September. In der Teilstrecke Tarvis—Uggowitz der Linie Tarvis—Pontafel wurde der Personenverkehr, jedoch nur mit den Zügen 911, 912, 913, 914, 915 und 916 wieder aufgenommen. In der Teilstrecke Uggowitz—Pontafel bleibt der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Zillertalbahn.

14. September. Infolge von Beschädigungen des Bahndammes durch Hochwasser wurde in der Strecke Kaltenbach—Mayrhofen der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

14. September. Wegen Hochwasser wurde in der Strecke Villach—Ober-Drauburg der Güterverkehr und in der Strecke Ober-Drauburg—Nicolsdorf der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt. — Der Personenverkehr in der Strecke Villach—Ober-Drauburg wird durch Umsteigen bei der Unterbrechungsstelle nächst Spittal a. d. Drau aufrecht erhalten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2017	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Cichorienwurzeln, gedörrte, der Pos. C—19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Chlumetz Oe.N.W.B.	Linz k.k.St.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	147 Heller		Im Kartierungswege		
2018	k. k. österr. Staatsbahnen	Staatseisenbahn-Gesellschaft	Harzleim (Harzseife)	Schönpriesen	Aichberg-Steyrermühl, Laakirchen	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg b) von 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen oder c) „ 10.000 kg } Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 440 Heller ad b) 306 Heller ad c) 230 Heller		Im Kartierungswege		
2019	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Gypsbruchsteine	Hellmitzheim bezw. in umgekehrter Richtung	Stankau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 59) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	0·68 Mark		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2020	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 m lang	Siebe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Schweissing—Haid bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. März 1898	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
Haid	**A) Binnenstationen der Sächsischen Staatseisenbahnen**	
	Adorf	53
	Altchemnitz	90
	Altenburg	87
	Altmittweida	96
	Annaberg i. Sachsen	85
	Antonsthal	79
	Aue	74
	Auerbach (unt. Bhf.)	67
	Bärenstein b. Weipert	89
	Blauenthal	70
	Bockau	72
	Böhlen- (Rötha)	94
	Borna b. Leipzig	94
	Borsdorf	99
	Breitingen-Regis	90
	Buchholz i. S. Bhf.	85
	Burgstädt	95
	Burkhardtsdorf	85
	Chemnitz	91
	Colditz	96
	Cossen	94
	Cranzahl	86
	Crimmitschau	78
	Dittersdorf b. Chemnitz	87
	Döbeln	104
	Eibenstock	68
	Eich	68
	Einsiedel	88
	Elsterberg	67
	Erdmannsdorf	97
	Erla	78
	Erlau	98
	Falkenstein	65
	Flöha	95
	Frankenberg i. S.	97
	Freiberg i. Sachsen	103
	Freiberg i. Sachsen (Schachtbahnhof)	104
	Gaschwitz	93
	Geithain	93
	Gelobtland	94
	Glauchau	82
	Gössnitz	81
	Greiz	69
	Greiz-Aubachthal	69
	Grimma (ob. Bhf.)	101
	Grimma (unt. Bhf.)	101
	Groitzsch	89
	Grossbauchlitz	104
	Grossschirma	107
	Grossvoigtsberg	108
	Grünhainichen	100
	Grünstädtel	78
	Hainichen	99
	Hammerbrücke	62
	Hartha b. Waldheim	99
	Harthau i. Erzgebirge	89
	Hartmannsdorf b. Limbach	95
	Herlasgrün	67
	Hetzdorf b. Oederan	97
	Hohenfichte	98
	Hohenstein-Ernstthal	86
	Jägersgrün	63
	Kappel i. Sachsen	90
	Kieritzsch	92
	Klosterbuch	105
	Kupferhammer-Grünthal	101
	Lastau	95
	Lausigk	96
	Lauter i. Sachsen	76
	Lehndorf	83
	Leisnig	104
	Lengenfeld	70
	Leubsdorf	99
	Lichtenstein-Callnberg	85
	Limbach b. Chemnitz	91
	Limmritz	102
	Lommatzsch	114
	Lucka i. S. A.	86
	Lugau	87
	Marienberg	94
	Markneukirchen	54
	Meerane	83
	Mehltheuer	62
	Meuselwitz	84
	Miltitz-Roitzschen	112
	Mittweida	97
	Mosel	79
	Netzschkau	68
	Neuhausen i. Sachsen	104
	Neukirchen i. Erzgebirge	88
	Niederschlema	76
	Niederwiesa	94
	Nossen	108
	Oberschlema	76
	Oederan	98
	Oelsnitz i. Erzgebirge	87
	Oelsnitz i. V.	57
	Olbernhau	100
	Oschatz	113
	Paditz	84
	Penig	87
	Pirk	59
	Plauen-Neundorf i. V.	62
	Plauen i. V. (ob. Bhf.)	63
	Plauen i. V. (unt. Bhf.)	62
	Pockau-Lengefeld	97
	Rautenkranz	64
	Reichenbach i. V. (ob. Bhf.)	70
	Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)	72
	Reifland	99
	Remse	83
	Riesa	111
	Röchlitz i. Sachsen	94
	Rochsburg	89
	Rodewisch	68
	Röderau	114
	Ronneburg	76
	Scharfenstein	92
	Schmölln i. S. A.	80
	Schneeberg-Neustädtl	78
	Schönberg i. Sachsen	59
	Schöneck	59
	Schönfeld b. Annaberg i. S.	87
	Schönheider-Hammer	67
	Schwarzenberg	77
	Siegmar	89
	Steina	102
	Stein-Hartenstein	77
	Stenn	74
	Stollberg i. Sachsen	84
	Trebany-Treben	88
	Treuen	69
	Waldenburg i. Sachsen	84
	Waldheim	101
	Waldkirchen b. Zschopau	95
	Waltersdorf b. Buchholz i. S.	83
	Wechselburg	91
	Werdau	75
	Wiesenbad	88
	Wiesenburg i. Sachs.	80
	Wilischthal	93
	Wilkau	79
	Wiltzschhaus	65
	Wolfsgrün	70
	Wolkenstein	90
	Wünschendorf	72
	Wüstenbrand	87
	Wurzen	104
	Zeulenroda	67
	Zöblitz	95
	Zschopau	93
	Zwickau i. Sachsen	77
	Zwönitz	79
	B) Sächsisch-Preussischen Wettbewerbsstationen	
	α) Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen	
	Gera	74
	Leipzig (Bayer. Bhf.)*)	94
	Leipzig (Dresd. Bhf.)*)	94
	Leipzig-Stötteritz	94
	Plagwitz-Lindenau	92
	Weida	70
	Zeitz	82
	β) Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen	
	Gera (Reuss)	74
	Leipzig (Berl. Bhf.)*)	96
	Leipzig (Eilenb. Bhf.)*)	94
	Leipzig (Magd. Bhf.)*)	94
	Leipzig (Thür. Bhf.)*)	94
	Leipzig-Eutritzsch	96
	Plagwitz-Lindenau	92
	Zeitz	82

*) Vergl. Besondere Bestimmungen im Teil II unter II B—7 A (Gemeinschaftl. Teil)

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2021	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Zuckerrüben, frische	Smečna-Sternberg	Station Kolleschowitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. für mindestens 11.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sofern der verwendete Wagen ein Ladegewicht von über 12.000 bis 15.000 kg besitzen sollte. 2. Das Auf- und Abladen auf die, bezw. von den Eisenbahnwagen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten innerhalb der hierfür jeweils festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Jänner 1904	Lokalgütertarif	41	37	4	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende März 1904 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen sind	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
				Lana					38	35	3			
				Neustraschitz					35	33	2			
2022	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Harzleim (Harzseife)	Schönpriesen (St.E.G.)	Hochofen (Station der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	123 Heller		Im Kartierungswege		
				via Aussig-Komotau-Karlsbad										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2023	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Emballagen, gebrauchte, des Abschnittes C—V—a der Abteilung B des Tarifes, Teil I	Aspang	Laa St.E.G.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	173 Heller	95 Heller	78 Heller	Im Kartierungswege		
2024	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—18, Punkt a), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Gottschee Rudolfswerth Straschа-Töplitz	Loitsch	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in der Station Loitsch bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden	60 Heller		Im Kartierungswege		
2025	**Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.**	Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	Weintrauben	**Auersthal**	Wien		vom 15. September bis 31. Oktober 1903	Sonderbestimmungen und Tarif der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp., sowie der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	43·2 / 26·4	32·4 / 19·8	25 Prozent vom bestehenden Frachtsatze	Im Kartierungswege		
				Bockfliess					38·4 / 26·4	28·8 / 19·8				
				Gr.-Engersdorf					33·6 / 26·4	25·2 / 19·8				
				Pillichsdorf					30·4 / 26·4	22·8 / 19·8				
				Eibesbrunn					24·0 / 26·4	18·0 / 19·8				
				Enzersfeld und Gr.-Ebersdorf					20·8 / 26·4	15·6 / 19·8				
				Stammersdorf					26·4	19·8				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
2026	k. k. österr. Staatsbahnen		Stammholz (nicht behauen, nicht gerissen und nicht gespalten) aus Pos. H—18, lit. a) der Güterklassifikation	Stationen der im Tarif-Teile II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Bochnia und Monasterzyska	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein im Bestellungsrayon der genannten Bestimmungsstationen befindliches Holzsägewerk adressiert sein und von demselben zum Verschnitte daselbst bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 19. September 1903 bis zur Einführung im Tarifwege	Lokaltarif	Spezialtarif 2	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg für Entfernungen von 1— 10 km 10 h 11— 20 „ 13 h 21— 30 „ 16 h 31— 40 „ 19 h 41— 50 „ 23 h 51— 60 „ 25 h 61— 70 „ 28 h 71— 80 „ 29 h 81— 90 „ 29 h 91—100 „ 29 h 101—110 „ 31 h 111—120 „ 33 h 121—130 „ 35 h 131—140 „ 37 h 141—150 „ 39 h 151—160 „ 41 h 161—170 „ 43 h 171—180 „ 45 h 181—190 „ 46 h 191—200 „ und darüber Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartierungswege		
2027	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement aus Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Golleschau	Oderberg*) Dombrau Karwin	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, beziehungsweise Empfänger	vom 18. September bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1903	Oesterreichischer Eisenbahnverband	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 19 15 15	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Bei Sendungen, die in Oderberg nach Deutschland übertreten, wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Heller pro 100 kg aufgerechnet

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
62	Nr. 77 vom 9. Juli 1903	1641	K. k. österr. Staatsbahnen		Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	diversen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien	Pozsony-Ujváros	Die Durchführung der Ermässigung erfolgt für die Zeit vom 1. März bis 14. Juli 1903 im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Frachtbriefe, bezw. Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens 15. Dezember 1903 bei jener k. k. Staatsbahn-Direktion zu bewirken ist, der die betreffende Aufgabsstation untersteht. Vom 15. Juli bis 31. Dezember 1903 erfolgt die Durchführung im Kartierungswege	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 100 vom 1. September 1903	1937	K. k. Staatsbahn - Direktion Pilsen		Kalk	Krumau	Budweis trans.	In der Rubrik 7 hat der Gültigkeitsbeginn der nebenbezeichneten Begünstigung statt „vom 25. August 1902" richtig zu lauten: „vom 25. August 1903"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 108. Wien, 19. September 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der schmalspurigen Strecke Sinj—Spalato der k. k. österr. Staatsbahnen.

Am 12. September 1903 wurde die schmalspurige Strecke Sinj—Spalato der k. k. österr. Staatsbahnen mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Sinj (Station), Dicmo (Halte- und Verladestelle), Dugopolje (Halte- und Verladestelle), Clissa (Halte- und Verladestelle), Mravinc (Haltestelle), Vragnizza-Salona (Station) und Spalato (bestehende Anschlussstation der k. k. österr. Staatsbahnen) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Sinj und Vragnizza-Salona für den Gesamtverkehr (ausschliesslich explosiver Güter), die Halte- und Verladestellen Dicmo, Dugopolje und Clissa für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Wagenladungsverkehr und die Haltestelle Mravinc für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest.

Eröffnung der normalspurigen Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf.

Am 13. September 1903 wurde die Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf mit den Stationen Gänserndorf L.B. als Anschlussstation der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Matzen, Raggendorf, Schweinbarth, Pyrawarth und Gaunersdorf und den Haltestellen Prottes, Pyrawarth und Kollnbrunn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen für den Gesamtverkehr (ausschliesslich explosiver Güter) und die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt das Niederösterreichische Landes-Eisenbahnamt.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Elektrische Strassenbahnen in Wien. (Genehmigung der vorgelegten Konstruktionspläne für die Geleisekreuzung der Linie Nr. 61 mit dem Schleppgeleise in die Drehersche Brauerei in Klein-Schwechat.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. August die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt vorgelegten Konstruktionspläne für die Geleisekreuzung der Linie „vom Zentralfriedhof durch die Simmeringer Hauptstrasse bis Schwechat“ (Linie Nr. 61 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) der Wiener städtischen Strassenbahnen mit dem Schleppgeleise in die Drehersche Brauerei in Klein-Schwechat in km 2·355 der vorgenannten Strassenbahnlinie zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 39.121.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Stanislau-Porohy. (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. August das von Anton R. Fleischl, beh. autor. Bauingenieur in Lemberg, namens des Konsortiums für die Lokalbahn Stanislau-Porohy behufs Anordnung der Trassenrevision vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige

Lokalbahn von der Station Stanislau der k. k. Staatsbahnen über Bohorodczany nach Porohy für geeignet befunden, der erbetenen Amtshandlung zugrunde gelegt zu werden. Die k. k. Statthalterei in Lemberg wurde demnach unter Uebermittlung des Projektes beauftragt, im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für das gegenständliche Projekt die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 32.863.]

Normalspurige Lokalbahn Korneuburg - Ernstbrunn. (Typenpläne für den Unterbau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. September die vom niederösterr. Landeseisenbahnamte vorgelegten Typenpläne für den Unterbau der normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn mit Ausnahme des Typenplanes Nr. 11 für Bahnüberbrückungen geeignet befunden, der Bauausführung der vorgenannten Lokalbahn zur Grundlage zu dienen. [E.-M.-Z. 38.729.]

Normalspurige Lokalbahn Lambach - Vorchdorf. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung: Erteilung des Betriebskonsenses.) Laut einer am 10. September eingelangten telegraphischen Anzeige des Kommissionsleiters der technisch-polizeilichen Prüfung für die normalspurige Lokalbahn Lambach-Vorchdorf wurde auf Grund des entsprechenden Ergebnisses der durchgeführten obgenannten Amtshandlung für die gegenständliche Lokalbahn der Betriebskonsens ab 12. September 1903 ex commissione erteilt.

Projektierte normalspurige Lokalbahn Weckelsdorf-Parschnitz. (Vorlage von Variantenprojekten samt Alternativprojekt einer Teilstrecke: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. September die von der Bahnbau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Comp. in Wien vorgelegten Begehungsoperate der Varianten km 0 bis km 5·1 und km 29·8 bis km 32·460 samt dem Alternativprojekte der Teilstrecke km 30·3 bis km 31·1 an die k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage übermittelt, rücksichtlich derselben die politische Begehung und Enteignungsverhandlung durchzuführen und über deren Ergebnis zu berichten. Der politischen Begehung der Variante km 29·8 bis km 32·460 wird eine Erörterung der Trassenfrage vorangehen und bezüglich der in beiden Variantenprojekten vorgesehenen Stationen gleichzeitig die Stationskommission durchgeführt werden. Das vorgelegte Operat für die feuersicheren Herstellungen im Zuge der gegenständlichen Lokalbahn wurde gleichfalls an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Weisung übermittelt, im Anschlusse an die früher erwähnte Kommission auch die kommissionelle Feststellung der feuersicheren Herstellungen durchzuführen. [E.-M.-Z. 29.253.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Triest: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Haltestellen der Lokalbahn Triest—Parenzo.) Mit 1. Oktober gelangt in den dermalen nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffneten Haltestellen Salvore, Piemonte und Bagni S. Stefano-Levade der Lokalbahn Triest—Parenzo der beschränkte Güterverkehr versuchsweise zur Einführung.

— (Staatsbahn-Direktion Triest: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Haltestellen der süddalmatinischen Linien.) Mit 1. Oktober gelangt in den seinerzeit nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffneten Haltestellen Mihanici, Cilipi, Sutorina, bezw. Komaj und Hercegnovi (Castelnuovo) der süddalmatinischen Linie Glavska—Zelenika der beschränkte Stückgut- und Wagenladungsverkehr, bezw. der beschränkte Stückgutverkehr zur Einführung.

— (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Eröffnung der Lokalbahn Schweissing-Haid.) Die Lokalbahn Schweissing-Haid wird voraussichtlich am 20. September dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Hierbei gelangen die Stationen Hollezrieb und Haid für den Gesamtverkehr (ausschliesslich explosiver Güter) und die Haltestellen Lohm-Labes und Speierling für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Ausland.

Italien. (Einführung des elektrischen Betriebes auf den Nord-Mailändischen Bahnen.) Die Gesellschaft für die Nord-Mailändischen Bahnen, welche die ihr gehörigen Lokalbahnlinien Mailand—Varese—Laveno, Mailand—Como, Como—Varese und Novara—Varese im Betriebe hat, hat sich angesichts des starken Wettbewerbes der elektrisch betriebenen Linie Mailand—Varese der Mittelmeerbahn, welche einen grossen Teil der Reisenden von der Nordbahnlinie Mailand—Varese an sich gezogen hat, entschlossen, den elektrischen Betrieb einzuführen. Sie hat an die Regierung das Ersuchen um Erlaubnis zur Entnahme der nötigen Wasserkraft aus einem kleinen Flüsschen des Veltlins gerichtet. Die Umwandlungskosten auf den elektrischen Betrieb sind auf Lire 2,000.000 veranschlagt. Darin sind nicht inbegriffen die Kosten für den Umbau und die Neuanschaffung des Rollmaterials. Dadurch würden für Mailand schnellere und bequemere Verbindungen mit den oberitalienischen Seen geschaffen werden.

— (Eröffnung einer Teilstrecke der elektrischen Kleinbahn Varese—Luino.) Kürzlich wurde die erste Teilstrecke Varese—Grotte di Valganna der elektrischen, im Bau befindlichen Kleinbahn Varese-Luino eröffnet. Die Bahn schliesst sich in Varese an die Mailändischen Nordbahnen an. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Elektrischer Betrieb Mailand-Venedig.) Einer Meldung aus Mailand zufolge soll die Direktion der italienischen Südbahn im Einvernehmen mit der Regierung beschlossen haben, im Jahre 1904 den vollständigen Plan für die Umwandlung des Betriebes der Strecke Mailand—Venedig, 265 km, in elektrischen fertigzustellen. Das gewählte System soll der „B. B.-Ztg.“ zufolge dasjenige der dritten Schiene sein, welches von der Mittelmeerbahn mit so günstigem Erfolge auf der Strecke Mailand—Varese erprobt worden ist.

— (Tarifmassnahmen zugunsten des Südens.) Unter den von der Regierung beschlossenen Massregeln zur Förderung der wirtschaftlichen Verhältnisse der südlichen Landesteile Italiens befinden sich auch ganz bedeutende Nachlässe der Gütertarife für die Erzeugnisse der Landwirtschaft jener Gegenden. Die neuen Ermässigungen sind in der Gestalt von Staffeltarifen gewährt. Die neuen Ausnahmetarife sind berechnet: Für Entfernungen bis 200 km auf Grund einer Ermässigung von 10 Prozent; für Entfernungen von 201—400 km betragen die Ermässigungen 20 Prozent, von 401—600 km 40 Prozent, von 601—800 km 60 Prozent und bei Entfernungen von über 800 km 80 Prozent. Es ist zu bemerken, dass diese Nachlässe nicht auf die allgemeinen Tarife, sondern auf die bereits bestehenden Ausnahmetaxen gewährt werden müssen, und zwar auf allen Bahnen und sowohl für Frachtgüter, als auch für beschleunigtes Frachtgut in vollen Wagenladungen im inländischen und internationalen Verkehre. Den Frachtausfall, welcher auf Lire 7,000.000 geschätzt wird, trägt vertragsgemäss der Staat. [„Z. d. V. D. E.-V“.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 16. bis 22. September 1903

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

16. Septbr., *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A),
Dampfer „Bosnia“, Kapitän V. Benussi,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

17. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

18. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Thetis“, Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cursola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

19. Septbr.,*) um 8½ Uhr früh (Metkovich B).
Dampfer „Danubio“, Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

22. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie).
Dampfer „Leda“, Kapitän G. Berguglian,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.
¹ Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.
NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

16. Septbr., Dampfer „Danubio“, Kapitän S. Tominich, zu Mittag
17. „ Dampfer „Venus“, Kapitän L. Soich } um
21. „ Dampfer „Venus“, Kapitän L. Soich } Mitternacht.

Vergnügungsfahrt nach Venedig.

20. Septbr., um 8 Uhr früh Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso.

Levante und Mittelmeer.

15. Septbr., um 4 Uhr nachm. (Thessalische Eillinie),
Dampfer „Moravia“, Kapitän G. Bonomo,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Salonich, Dardanellen und Konstantinopel.

17. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia“, Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

17. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Espero“, Kapitän V. Ivellich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

19. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Achille“, Kapitän C. Tomassevich,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

20. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Styria“, Kapitän G. Burgstaller,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

22. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Salzburg“, Kapitän E. Radeglia,
mit Berührung von Brindisi, Santa Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcino, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

24. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg“, Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Septbr., um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „China“, Kapitän P. Ivellich,
[von Fiume†) am 21. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe

3. Oktober, um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**)
Dampfer „Imperatrix“, Kapitän A. Martinolich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Austria“, Kapitän R. Colledani,
[von Fiume†) am 8. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

20. Oktober, Dampfer „Orion“, Kapitän M. Mareglia,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

Ost-Afrika.

um 4 Uhr nachm., Dampfer „Cleopatra“, Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume†) am 21. Oktober] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.
**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.
†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 22. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Rudolf Ritter v. Grimburg und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerial-Vizesekretärs Heinrich Hirt die 17. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft statt. In derselben waren 1500 Aktien mit 60 Stimmen vertreten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 391.126·15 (gegen K 358.681·64 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 17.687·97 (gegen 16.227·34), die Betriebsausgaben K 105.070·79 (gegen K 111.987·31) und der Betriebsüberschuss K 303.743·33 (gegen K 262.921·67). Nach Abzug der besonderen Auslagen pro K 6968·94 (K 7615·56) verblieb ein Reingewinn pro K 296.774·39 (gegen 255.306·11 im Jahre 1901). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss die Generalversammlung, von dem Reinerträgnisse K 12.462·39 (K 11.672·78) in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, K 3200 (K 2800) für die Aktientilgung und K 88.320 zur Auszahlung einer fünfprozentigen Aktiendividende zu verwenden (wie im Vorjahre). Aus dem nach Abzug der statutenmässigen Tantieme des Verwaltungsrates per K 19.279·20 (K 15.235·33) verbleibenden Betrage zuzüglich des Gewinnvortrages ex 1901 wurde zur Ausschüttung einer Superdividende von K 38 (K 31) pro Aktie und Genussschein ein Betrag von K 171.000 entnommen und der Rest per K 3479·70 (K 966·90) auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesamtdividende betrug sohin K 58 oder 14½ Prozent, gegen K 51 oder 12¾ Prozent im Vorjahre. An Stelle des verstorbenen Verwaltungsratsmitgliedes Regierungsrates Karl Rimböck wurde Zentralinspektor Ferdinand Pokorny gewählt. Mit der Wahl des Aufsichtsrates und der Festsetzung seiner Entlohnung schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Hofrat Rudolf Ritter v. Grimburg zum Präsidenten und Regierungsrat Johann Klima zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 27.083.]

Lokalbahn Plan-Tachau. (Generalversammlung.) Am 27. Juli fand in Tachau unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Heinrich Swoboda und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Hans Dudek die 8. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Plan-Tachau statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche ein Aktienkapital von K 420.000 vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen die Betriebseinnahmen K 96.193·33 (gegen K 93.532·14 im Vorjahre), die Betriebsausgaben Kronen 43.575·41 (K 51.929·21) und der Betriebsüberschuss K 52.617·92 (K 41.602·93). Nach Bestreitung aller Auslagen ergab sich ein Reingewinn von K 8917·04 (gegen ein Defizit von K 1024·27 im Jahre 1901). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner beschloss die Generalversammlung, aus dem Reingewinne je ein Siebentel, d. s. K 1273·86 der Stadt und dem Bezirke Tachau abzuführen, K 6510 zur Ausschüttung einer 1½ prozentigen Aktiendividende zu verwenden und den Rest per K 549·90 auf neue Rechnung vorzutragen. Der bisherige Revisionsausschuss, sowie das ausscheidende Verwaltungsratsmitglied Franz M. Reeger wurden sodann wiedergewählt. Mit den Beschlüssen über die Herstellung einer Weichensicherungsanlage in der Haltestelle Lohm, über den Zugförderungsdienst auf der Lokalbahn Taus-Tachau, sowie über einige Verkehrsfragen schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Bezirksobmann Heinrich Swoboda zum Präsidenten und Zentraldirektor Dr. Josef Böttger zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 38.687.]

Brüxer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 10. Juni 1903 fand in Brüx unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Hugo von Noot und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Karl Kaiser die 1. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Brüxer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 9 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 5010 Stück Prioritätsaktien und 3480 Stück Stammaktien mit zusammen 849 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre auf K 69.094·90, aus dem Gepäcksverkehre auf K 2326·30, die diversen Einnahmen auf K 10.920·18, sohin die Gesamteinnahmen aus dem Bahnverkehre auf K 82.341·38, denen sich K 47.758·97 als Gesamtausgaben

(einschliesslich eines Anteiles an den gemeinsamen Verwaltungskosten) gegenüberstellen. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 58 Prozent. Die Gesamteinnahmen aus dem Licht- und Kraftbetrieb stellten sich auf K 20.425·36, denen Gesamtausgaben in der Höhe von K 20.491·46 gegenüberstanden. Der Gewinn- und Verlustkonto wies einen Ueberschuss von K 14.956·25 auf. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, K 4925 zur Aktienamortisation, K 554·61 zur Amortisation der schwebenden Schuld an die Oesterr. Union-Elektrizitäts-Gesellschaft, K 2276·75 als Tilgungsquote für das Lichtnetz in Brüx zu verwenden, K 747·81 dem Reservefonds zu überweisen und K 6452·08 auf neue Rechnung vorzutragen. Der an Stelle des ausgetretenen Verwaltungsrates Dr. Richard Foregger kooptierte Oberbergrat Gottfried Hüttemann wurde in seiner Funktion einstimmig bestätigt und Dr. Richard Foregger als neues Mitglied in den Verwaltungsrat entsendet. Nach der Wahl der Revisoren und der Feststellung des Honorars für dieselben wurden die vom Verwaltungsrate beantragten Abänderungen der §§ 13, 18, 30, 32 und 33 der Gesellschaftsstatuten, betreffend die Abänderung des Kooptationsrechtes des Verwaltungsrates, die Festsetzung eines festen Honorars für denselben und die Vermehrung der Anzahl der Ersatzmänner der Rechnungsrevisoren zum Beschlusse erhoben. In der nachfolgenden Verwaltungsratssitzung wurden Hugo von Noot und Oberbergrat Hüttemann neuerlich zum Präsidenten und Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 33.699.]

Lokalbahn Wotic-Selcan. (Generalversammlung) Am 15. Juni 1903 fand in Prag unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten J. U. Dr. Jakob Martinek und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Heinrich Mahling die neunte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Wotic-Selcan statt. Bei derselben waren 10 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 1056 Aktien mit 211 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 84.658 (gegen K 80.599 im Vorjahre), die Betriebsausgaben auf K 47.189 (K 50.630), so dass ein Betriebsüberschuss von K 37.468 (K 29.969) resultierte. Da zur Verzinsung und Tilgung des Landesbankdarlehens ein Betrag von K 52.115 erforderlich war, wurde die Garantie des Bezirkes Selčan, bezw. des Staates und des Landes mit je K 4882, zusammen mit K 14.647 in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Eine Dividende an die Aktien kam mangels eines Reinerträgnisses nicht zur Verteilung. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Wilhelm Holoubek, Dr. Jakob Martinek, Johann Mladota Freiherr v. Solopisk, Dr. Wilhelm Chodaunsky und Franz Karwin wurden wiedergewählt. — In der nachfolgenden konstituierenden Verwaltungsratssitzung wurden Dr. Martinek und Wilhelm Holoubek neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 33.811.]

Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen. (Generalversammlung.) Am 6. Mai 1903 fand in Brünn unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hugo v. Noot und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Franz Karger die dritte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen statt. An derselben nahmen sieben Aktionäre teil, welche 30.269 Aktien mit 3024 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Betriebseinnahmen aus dem Personenverkehre K 707.702·28 (gegen K 684.104·60 im Vorjahre) und aus dem Frachtenverkehre K 112.263·70 (gegen K 122.289·02), die Pachteinnahmen Kronen 2594·50 (K 2740), die Zinsen K 3503·58 (K 6706·05). Ferner stellten sich die Gesamtausgaben auf K 538.027·51 (K 545.068·33), so dass ein Reingewinn von K 288.902·74 (K 271.559·46) resultierte. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Sodann beschloss die Generalversammlung aus dem Gewinne samt Vortrag vom Vorjahre K 39.000 in den Erneuerungsfonds, K 43.400 in den Amortisationsfonds, K 9000 in den Amortisationsfonds II und K 9875·14 in den Reservefonds zu hinterlegen, K 186.000 zur Ausschüttung einer dreiprozentigen Aktiendividende (wie im Vorjahre) zu verwenden und den Rest per K 1627·60 auf neue Rechnung vorzutragen. Hierauf wurde folgender Beschluss gefasst: „Die Generalversammlung erklärt sich mit der Aufnahme eines Darlehens von K 1,000.000, sei es in Form eines Partial-Obligationsanlehens, sei es in anderer Weise einverstanden und ermächtigt den Verwaltungsrat zur Durchführung dieser Operation in allen Einzelheiten und zu der hiermit verbundenen Aenderung der Statuten.“ Anschliessend hieran wurde ein Beschluss auf Aenderung der §§ 8, 9, 10 und 21 der Gesellschaftsstatuten gefasst und der Verwaltungsrat überdies ermächtigt, diese beschlossene Aenderung der Statuten durchzuführen und allfällige von der Regierung diesbezüglich gewünschte Modifikationen dieser Paragraphe im eigenen Wirkungskreise vorzunehmen. Ferner wurden die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Dr. Richard Foregger, Dr. Friedrich Klob, Rudolf Menckhoff und Hugo v. Noot wiedergewählt. Mit der Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses und Festsetzung einer Remuneration von je K 200 für die Mitglieder desselben schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 40.453.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 27. August, bezw. 1. September dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergebenen Strecken Lemberg—Sambor (77.584 km) der k. k. österr. Staatsbahnen und Polzin—Bärwalde i. Pm. (18·081 km) des Direktionsbezirkes Stettin sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 74a (k. k. österr. Staatsbahnen) ist der Nachtrag VIII, zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. österr. Staatsbahnen) der Nachtrag IX und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der Nachtrag VI herausgegeben worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. September d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Eisenbahnminister Geheimer Rat Dr. Heinrich Ritter v. Wittek den königlich preussischen Roten Adler-Orden erster Klasse annehmen und tragen dürfe.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland.

Aufnahme der Station Essen-Segeroth in den Ausnahmetarif vom 1. April 1902.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1903 wird die Station Essen-Nord auf Seite 45 des Ausnahmetarifes für Lebensmittel aus Italien nach Deutschland mit den dort angegebenen Entfernungen und Schnittsätzen gestrichen.

Als Ersatz wird mit Wirkung vom gleichen Tage die Station Essen-Segeroth in den genannten Ausnahmetarif mit folgenden Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen:

Tabelle B Schnittsätze nördlich Italien		Kilometer	Bei Aufgabe von Einzelwagen	 2500 Wagen für das Jahr
			Frachtsätze für 100 kg in Franken	
Essen-Segeroth	Pino	913	6·84	6·37
	Chiasso	957	7·16	6·63
	Peri	1104	8·72	8·19

Wien, am 12. September 1903.

[919]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Juni 1902.

Die Schnittafel A ist auf Seite 58 und 59 wie folgt zu ergänzen:

Vom Schnittpunkte bis	Eigentumsverwaltung	Schnittpunkt Nr. I	 II	 III	 IV	 V	 VI	Zuschlagsfristen für die Schnittpunkte Nr. I, II Eilgut und lebende Tiere als Eilgut	 Frachtgut	 Lebende Tiere als Frachtgut	 III, IV, V Eilgut und lebende Tiere als Eilgut	 Frachtgut	 Lebende Tiere als Frachtgut	 VI Eilgut und Frachtgut, lebende Tiere als Eilgut und Frachtgut
								Tage						
Sabacz	U.St.E.	1089	1047	923		942	—	½	1	1	1	2	2	—

Wien, am 14. September 1903.

[920]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. April 1902.

Abänderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wien-Hauptzollamt.

Mit Wirksamkeit vom 15. September 1903 erhält die Fussnote *) auf Seite 13 des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. April 1902 nachstehende Fassung:

*) Der Güterverkehr der Station Wien-Hauptzollamt unterliegt folgenden Beschränkungen:

A. Von der Auf- und Abgabe als Eil- und Frachtgut sind mit den unter D bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Explosive, feuergefährliche, leicht entzündliche, ätzende, im besonderen Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände;
b) Leichen;
c) lebende Tiere.

B. Von der Aufgabe als Frachtgut sind mit den unter D bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Alle sperrigen Güter, Möbel und Möbelbestandteile, sowie Emballagen, als: Käfige, Steigen, Körbe, auch Latten-Geflügelkörbe etc.;
b) Stückgüter in Wagenladungen, sowie alle sonstigen Wagenladungsgüter;
c) Fahrzeuge aller Art.

C. Von der Abgabe als Frachtgut sind mit den unter D bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Fahrzeuge aller Art;
b) folgende Güter in Wagenladungen: Mineralische Kohle und Kokes, Brenn- und Langholz, Steine, Ziegel, Schotter, Sand, Erden, Erze und schwere Maschinen.

D. Sämtliche unter A, B und C angeführten Beschränkungen gelten nicht für Zollgüter, welche an das k. k. Hauptzollamt Wien angewiesen sind, sowie auch nicht für jene Güter, welche daselbst der Zollamtshandlung zugeführt wurden und dann zur Neuaufgabe gelangen.

Die unter B, b) angeführten Beschränkungen gelten nicht hinsichtlich solcher Güter, welche nach dem Auslande im Transit über die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 14. September 1903. [921]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Ausnahmetarife, Teil VI, Heft 3, vom 1. Oktober 1898.

Am 1. Oktober 1903 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen der Tarifbestimmungen und der Tariftabellen enthält.

Abdrücke des Nachtrages IV sind bei den Endbahnverwaltungen, sowie bei den beteiligten Stationen zum Preise von K —·12 für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. September 1903. [922]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 und, insoweit Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. November 1903, gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

a) Nachtrag IV zu dem vom 1. Februar 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1;
b) Nachtrag VIII zu dem vom 1. Juni 1897 gültigen Tarife, Teil II, Heft 2, und
c) Nachtrag III zu dem vom 1. Jänner 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3,

des obgenannten Eisenbahnverbandes.

Die Nachträge IV zum Hefte 1 und VIII zum Hefte 2 enthalten lediglich eine neue Fassung des Ausnahmetarifes 11 (Eisen und Stahl u. s. w.). Nachtrag III zum Hefte 3 enthält dagegen ausserdem noch Bestimmungen über das Auf- und Abladen der Güter in Oesterreich und eine veränderte Fassung verschiedener Ausnahmetarife, ferner Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Klassentarife und der Ausnahmetarife und endlich neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Wolle etc., Ferrosilicium, Quebrachoholzextrakt etc., Schreibpapier und Papierhülsen.

Abdrücke der Nachträge sind zu den auf den Titelblättern der bezüglichen Drucksachen angeführten Preisen bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 15. September 1903. [923]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife.

Mit 1. Oktober 1903 gelangt der Nachtrag IV zu dem vom 1. November 1900 gültigen Tarife für obgenannten Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:
Aenderungen von Stationsnamen;
Aenderung der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften;
Ergänzung der Tariftabellen und des Kilometerzeigers;
Neue und abgeänderte Frachtsätze;
Frachtsätze von den in den Tarif neuaufgenommenen Stationen Seidowitz der k. k. österr. Staatsbahnen und Dallwitz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn;
Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren;
Berichtigungen.

Insofern durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Oktober 1903 in Gültigkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die beteiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 20 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 15. September 1903. [924]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Anhanges zum Tarife.

Mit 1. Oktober 1903 gelangt ein neuer Anhang zu dem vom 1. November 1900 gültigen Tarife für obgenannten Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Anhang enthält in Kronenwährung erstellte Frachtsätze von allen, bezw. einzelnen im Tarife enthaltenen Aufgabsstationen nach den Stationen Franzensbad, Grottau, Kratzau, Machendorf, Niedergrund a. d. Elbe, Reichenberg, Voitersreuth und Weisskirchen bei Kratzau der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, den Stationen Reichenberg S.N.D.V.B., Reichenberg A.T.E. und Franzensbad B.E.B.

Durch diesen Anhang wird der bisherige Tarifanhang vom 1. April 1896 samt Nachträgen aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten und bestehende Frachtsätze nicht wieder ersetzt werden, bleibt die bisherige Frachtberechnung noch bis 31. Oktober 1903 in Gültigkeit.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 15. September 1903. [925]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung des Nachtrages IV zum Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich.

Mit 1. November 1903, für Erschwerungen und Frachterhöhungen mit 1. Dezember 1903, tritt der Nachtrag IV zum Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich in Kraft.

Der Nachtrag enthält u. a. die Ergänzung der besonderen Bestimmungen, sowie der Zwischenlagerungsbestimmungen, die Ergänzung und Aenderung der Klassenguttarife, der Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 30 Heller = 25 Pfennig erhältlich.

Wien, am 15. September 1903. [926]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der Reexpeditionsgebühr in den Csakathurner Lagerhäusern.

In dem vom 1. Juni 1902 gültigen Nachtrage I zu dem Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, ist die in den „Reexpeditionstabellen A" auf Seite 17, sub Post-Nr. 6, bei der Station Csáktornya (Lagerhaus der Csakathurner Lagerhaus-Aktiengesellschaft) in der 5. Rubrik normierte Reexpeditionsgebühr von 4 Heller pro 100 kg zu streichen.

Wien, am 15. September 1903. [927]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. österreichische Staatsbahnen.

Reexpedition von Holztransporten in Loitsch.

Für in Stationen der Strecke Unterdrauburg—Wolfsberg behufs Einlagerung und Sortierung nach Loitsch zur Aufgabe kommende und ab Loitsch nach Triest zur Weiterbeförderung gelangende Holztransporte findet unter gewissen Bedingungen und unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufes mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 bis längstens 31. Dezember 1904 der ab Stationen der Strecke Unterdrauburg—Wolfsberg nach Triest bestehende direkte Frachtsatz im Rückvergütungswege Anwendung.

Die Reexpeditionsbedingungen liegen bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien und bei dem Betriebs-Inspektorate der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Triest zur Einsicht auf.

Wien, am 14. September 1903. [928]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Ermässigung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 3. September 1903 wurde der im Tarife, Teil II, Heft 2, des Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehres vom 1. Dezember 1899 auf Seite 68 enthaltene Schnittfrachtsatz (a und b) für die Station Alling von 90 auf 82 Cts. ermässigt.

Wien, am 15. September 1903. [929]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Schliessung der Expositur und Güternebenstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Badgastein, sowie Einstellung der direkten Personen- und Gepäcksabfertigung nach Kesselfallalpenhaus.

Mit 30. September 1903 wird für die diesjährige Saison die Expositur- und Güternebenstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Badgastein geschlossen. Gleichzeitig erfolgt die Einstellung der regelmässigen Beförderung von Personen und Reisegepäck mittels Strassenfuhrwerk zwischen Lend-Gastein und Hof- und Badgastein. Die Einstellung des Fuhrwerkstreckenverkehres zwischen Zell am See und Kesselfallalpenhaus erfolgt am 25. September 1903.

Innsbruck, am 11. September 1903. [930]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Berichtigung der Kartierungssätze nach und von Wien-Nordbahnhof transit, gültig vom 15. Juli 1903.

Auf Seite 24, Schnitt B, beträgt der Frachtsatz der Klasse II unter 5000 kg von oder nach Schwertberg statt 12 h richtig 22 h für 100 kg.

Wien, am 17. September 1903. [931]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Am 1. Oktober 1903 treten Kartierungssätze nach und von Tschischkowitz für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Sedlitz-Tschischkowitz einerseits und Stationen der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits in Kraft, und sind Exemplare derselben bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 17. September 1903. [932]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

16. September. In der Strecke Oeblarn—Gröbming der Linie Selzthal—Bifschofshofen wurde mit dem Zuge Nr. 2218 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Zillertalbahn.

17. September. In der Teilstrecke Jenbach—Aschau wurde mit dem Zuge Nr. 3 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ungtalbahn.

11. September. In der Strecke Dubrinics—Kisberezna wurde der Gesamtverkehr unbeschränkt wieder aufgenommen.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1903. (Einführung des Nachtrages II.) Mit 1. September 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1903, der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. September 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Gewerbliche und landwirtschaftliche Ausstellung in Haag am Hausruck. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anlässlich der am 30. und 31. August 1903 in Haag am Hausruck stattgehabten gewerblichen und landwirtschaftlichen Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, dass für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände rücksichtlich der im Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien, sowie der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden oberösterreichischen Lokalbahnen die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abchnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Internationale Kurorte-Ausstellung in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 12. September bis 20. Oktober 1903 in Wien stattfindenden internationalen Kurorte-Ausstellung finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Hundeausstellung in Mähr.-Neustadt. (Frachtermässigung für Ausstellungstiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 6. bis 8. September 1903 in Mähr.-Neustadt stattgehabten Hundeausstellung wurde die Verfügung getroffen, dass für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungstiere auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Kunstausstellung in Graz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 1. Oktober bis Ende November 1903 in Graz stattfindenden Kunstausstellung finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausland.

Oberschlesisch - Nordwestdeutsch - Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Vom 5. September 1903 ab wurden nach Station Meyenburg, sowie teilweise auch nach den Stationen Brügge, Falkenhagen (Prignitz), Pritzwalk, Bölzke, Blumenthal (Prignitz) und Wutike des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Altona im obigen Kohlenverkehre ermässigte Frachtsätze für 25.000 kg-Sendungen eingeführt.

Ueber die Höhe der Sätze und Anwendungsbedingungen erteilen die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Rheinisch - Westfälisch - Berlin-Stettin - Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem 10. September 1903 wurden in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 die Stationen Argenau, Bunzlau, Costau, Dürlettel, Frankenstein i. Schl., Gnesen, Greiffenberg i. Schl., Haynau i. Schl., Halbau i. Schl., Jauer, Jeseritz, Inowrazlaw, Klettendorf i. Schl., Kolmar i. Schl., Königsberg i. Pr. Ost- und Lizentbhf., Kreuzburg O.-S., Liebenthal i. Schl., Liegnitz, Lissa i. P., Lüben, Malapane, Nakel, Neumarkt, Neustadt O.-S., Obornik, Ostrowo, Posen, Pleschen, Ratibor, Rawitsch, Reichenbach i. Schl., Saarau, Seidenberg, Schneidemühl, Schweidnitz, Nieder- und Oberstadt, Steinau a. O., Strehlen, Striegau, Trebnitz i. Schl., Waldenburg i. Schl. ob. und unt. Bhf., Wapno, Weissenhöhe, Zillerthal-Erdmannsdorf und Züllichau der Direktionsbezirke Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg und Posen als Empfangsstationen aufgenommen, ferner die Station Nierenhof des Direktionsbezirkes Elberfeld für den Versand.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Erweiterung.) Die in obigem Verbande gewährte ermässigte Frachtberechnung für Langholz und Langeisen auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen wird mit sofortiger Gültigkeit auch auf den Verkehr mit Stationen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft ausgedehnt.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Verbandsgütertarif. (Ergänzung.) Zum 10. September 1903 wurden die Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 9 (Eisen und Stahl nach den Seehäfen etc.) unter II b und des Ausnahmetarifes 9 d (Eisen und Stahl u. s. w.) zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) unter II a ergänzt.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tierverkehr. (Einbeziehung der Station Simmern.) Mit Gültigkeit vom 10. September 1903 wurde die Station Simmern in den Verkehr einbezogen.

Aufschluss über die Frachtsätze erteilen die beteiligten Stationen.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. September 1903 ab wurden von der Nebenbahn Polzin-Gramenz die Stationen der Teilstrecke Polzin—Bärwalde des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Stettin in den obengenannten Kohlentarif einbezogen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Einführung eines neuen Verbandsgütertarifes.) Unter Aufhebung des Teiles I vom 1. Jänner 1893, sowie der zugehörigen Nachträge I bis IX tritt am 1. Oktober 1903 ein neuer Verbandsgütertarif, Teil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr, Abteilung A, in Kraft. Die neue Abteilung A enthält als reglementarische Bestimmungen das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (Bern, 14. Oktober 1890) mit den Aenderungen und Ergänzungen in der Zusatzvereinbarung (Bern, 16. Juli 1895) und in dem Zusatzübereinkommen (Paris, 16. Juni 1898), sowie die Ausführungsbestimmungen zu demselben, ferner die auch in das Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgenommenen, für die internationalen Verkehre vereinbarten Zusatzbestimmungen und endlich die besonderen Zusatzbestimmungen für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände.

Abdrücke des neuen Tarifes sind durch die beteiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 30 Pfg. zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2028	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	Holzstoff der Pos. H—29	Zakopane	Gródek	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 20. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	173 Heller	133 Heller	40 Heller	Im Kartierungswege		
2029	k. k. österr. Staatsbahnen		Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen a) Freudenthal, b) Staab	Jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg ad a) 1. via Jägerndorf oder 2. via Ziegenhals, ad b) via Furth i. W. ergibt	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der direkten Tarife oder des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1904	Lokaltarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	ad a) 1. . . . . 8 Heller 2. . . . . 22 „ ad b) . . . . . 20 „	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses ad a) bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz, ad b) bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen eingereicht werden. Bei Malzsendungen, welche von Freudenthal nach Ziegenhals loko, bezw. von Staab nach Furth i. W. loko bestimmt sind, ist ausserdem der bahnämtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in den vorgenannten zwei Stationen tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2030	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Station der k. k. österr. Staatsbahnen und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Hohenstadt	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Mittelwalde ergibt	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung des Weges über Mittelwalde bei Anwendung der direkten Gütertarife oder der Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen bis Mittelwalde	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1904	Lokaltarife oder die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche vom Absender bis längstens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist. Bei Malzsendungen nach Mittelwalde loko ist ausserdem der bahnamtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in Mittelwalde tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	
2031	k. k. österr. Staatsbahnen		Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Troppau (k. k. österr. Staatsbahnen)	allen ausländischen Stationen via Lobenstein—Jägerndorf oder via Hennersdorf—Ziegenhals	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der direkten Tarife*) oder des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen ab Troppau (k.k.ö.St.B.)	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1904	Lokaltarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande für Troppau k.k.ö.St.B. bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz eingereicht werden	*) Die Route via Lobenstein—Jägerndorf, bezw. via Hennersdorf—Ziegenhals kommt nur im Verkehre ab Troppau (k.k.ö.St.B.) in Betracht. Die Anwendung der betreffenden direkten Tarife erfolgt ohne besondere parteiseitige Routen- oder Abfertigungsvorschrift. Bei Malzsendungen nach Ziegenhals loko ist ausserdem der bahnamtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in Ziegenhals tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2032	k. k. österr. Staatsbahnen		Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Grieskirchen	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Passau oder Simbach ergibt	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der direkten Tarife oder des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1904	Lokaltarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	11 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz eingereicht werden. Bei Malzsendungen, welche von Grieskirchen nach Passau oder Simbach loko bestimmt sind, ist ausserdem der bahnamtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in den vorgenannten zwei Stationen tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	
2033	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Schlackenwerth, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Tirschnitz-Eger/Franzensbad ergibt	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung der nebenstehenden Route bei Anwendung der direkten Tarife oder des Lokaltarifes der Buschtěhrader Eisenbahn	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1904	Lokaltarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	18 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn, Prag, eingereicht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2034	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Eisenbahnstationen*)	**allen ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben **nach ausländischen** Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Text dieser Rubrik siehe umstehend**)	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1904	Lokaltarife, Umschlagtarife, direkte inländische Gütertarife der österr. Eisenbahnen, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	ad a) 30 Heller ad b) 50 Heller	Im Rückvergütungswege	Text dieser Rubrik siehe umstehend***)	Text dieser Rubrik siehe umstehend****)

*) Das Zugeständnis wird gemacht im Verkehre von nachstehenden Stationen:

Gruppe A.

1. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
Leitmeritz
Lobositz

2. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft
Kuttenthal
Münchengrätz
Neratovic
Prag
Vysočan

3. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Brandeisl
Michelob
Prag (Bubna)
Prag (Smichow)
Unhoscht

4. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Chirlitz-Turas
Eywanowitz
Fulnek
Gross-Seelowitz
Hullein
Kojetein
Kostel
Kremsier
Křenowitz
Laa
Leipnik
Loboditz
Mähr.-Weisskirchen
Napagedl
Neutitschein
Nezamislitz
Niemtschitz
Prerau
Prossnitz
Radwanitz-Prossenitz
Raigern
Rausnitz-Slawikowitz
Rohrbach i. M.
Rzikowitz
Sokolnitz
Wischau
Zauchtel
Zdounek

5. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn u. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
Chrast
Chrudim
Josefstadt-Jaroměř
Leitmeritz
Lieben
Melnik
Obora
Pardubitz
Prag
Wostroměř
Wysočan
Znaim

6. Priv. Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft
Austerlitz
Brüsau-Brünnlitz
Bubentsch
Bubna
Chotzen
Gaya
Gurein
Hödnitz
Hohenstadt
Kromau
Křenowitz T.B.
Laa
Landskron
Latein bei Brünn
Lettowitz
Lieben
Littau
Lobositz
Moravičan
Müglitz
Opočno
Pardubitz
Prag
Raitz
Raudnitz
Schlapanitz
Schwarzbach
Segen-Gottes
Skalitz-Boskowitz
Stefanau
Tetschitz
Tischnowitz
Zasmuk
Znaim

7. K. k. österr. Staatsbahnen
Čižowa
Eisenberg
Freudenthal
Griesskirchen
Gross-Wisternitz
Hohenstadt
Karlstein
Klagenfurt
Laibach
Lužan
Mähr.-Neustadt
Mies-Kladrau
Namiescht
Petersburg i. B.
Pilsen
Pilsenetz
Pladen
Prag (St.B.)
Přestitz
Přikaz
Protivin
Rudig
Schabogluck
Skrochowitz-Braunsdorf
Smichow
Steinkirchen
Tabor
Wesely-Mezimosti
Zbirow
Zlonitz

8. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Klagenfurt
Laibach
Loitsch
Rakek

9. Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub
Eisgrub
Unter-Themenau

10. Lokalbahn Otrokowitz-Zlin Wisowitz
Malenowitz
Zlin

11. Lokalbahn Saitz-Tscheitsch Göding
Tscheitsch

12. Lokalbahn Chrudim-Holitz
Chrast-Stadt
Chrudim Stadt
Rositz-Seslawek

13. Lokalbahn Nakři-Netolitz-Netolitz-Stadt
Netolitz Stadt

14. Lokalbahn Prossnitz-Triebitz etc.
Gross-Opatowitz
Prossnitz Lokalbahn

15. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz-Rožmital und Blatna-Nepomuk
Blatna

16. Lokalbahn Rakonitz-Pladen—Petschau mit Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau
Lubenz

17. Lokalbahn Hinter-Třeban—Lochowitz
Liteň

18. Lokalbahn Melnik-Mšeno und Mšeno-Unter-Cetno
Mšeno

19. Lokalbahn Zauchtel-Neutitschein
Neutitschein

20. Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach
Ober-Laibach

Gruppe B.

1. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft
Chrasterhof
Josefsthal-Kosmanos
Jungbunzlau
Kralup

2. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Kralup

3. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Brodek
Brünn
Lundenburg
Ober-Gerspitz
Olmütz
Sternberg
Teschen
Troppau
Ung.-Hradisch

4. K. k. priv. Kaschau Oderberger Eisenbahn
Teschen

5. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Jungbunzlau

6. Priv. Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft
Boschitz
Brünn
Himberg
Kralup
Olmütz
Stadlau
Ung.-Brod
Ung.-Hradisch Stadt
Ung.-Ostra

7. K. k. österr. Staatsbahnen
Holoubkau
Jägerndorf
Klein-Schwechat
Linz
Neulengbach
Nussdorf
Olmütz (St.B.)
Olmütz-Hodolein
Olmütz-Neugasse
Olmütz-Stadt
Sternberg
Troppau

8. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Baden Frachtenbahnhof
Brunn-Maria-Enzersdorf
Graz
Liesing
Marburg Hauptbahnhof
Puntigam

9. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
Maria-Lanzendorf
Traiskirchen

) **Text der Rubrik 6 (Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen):

I. **Aufgabe** von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

II. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.

III. In den Frachtbriefen muss eine der in der Rubrik 5 bezeichneten Stationen als Bestimmungsstation angegeben sein. Sendungen, welche nach einer auf **österreichischem Gebiete** gelegenen **Reichs-Grenzstation** aufgegeben und von da mit **neuen Frachtbriefen** nach der Bestimmungsstation weiterbefördert werden, sind von der Frachtbegünstigung **ausgeschlossen.**

IV. a) Die Malzsendungen geniessen den nebenstehenden Frachtnachlass, wenn dieselben auf den nachfolgenden österreichischen Eisenbahnlinien, und zwar:

1. auf den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—C, ferner Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, sowie auf den folgenden Lokalbahnen: Olmütz-Čellechowitz, Prossnitz-Triebitz nebst Abzweigung von Kosteletz nach Čellechowitz und von Kornitz nach Gross-Opatowitz;
2. auf den Linien der in der 3. Rubrik genannten österr. Privatbahnen

zusammengenommen mindestens a) 81 bis 150 km, b) über 150 km durchlaufen.

b) Im Verkehre von solchen in der Rubrik 5 genannten Stationen, welche weniger als 81, bezw. 151 km von der auf dem Wege nach der Bestimmungsstation nächstgelegenen Reichs-Grenzstation entfernt sind, werden in der Regel keine höheren Frachtbeträge erhoben, als im Verkehre mit jener nächst weiter gelegenen österr. Station derselben Bahnlinie, rücksichtlich welcher der Frachtnachlass 30, bezw. 50 Heller pro 100 kg beträgt. Besteht jedoch im Verkehre mit der weniger als 81, bezw. 151 km von der betreffenden Reichs-Grenzstation entfernten österr. Station ein höherer Frachtsatz als von jener nächst weiter gelegenen österr. Station, für welche der Frachtnachlass 30, bezw. 50 Heller pro 100 kg beträgt, so wird auch im Verkehre mit der weniger als 81, bezw. 151 km von der bezüglichen Reichs-Grenzstation entfernten österr. Station nur ein Frachtnachlass von 30, bezw. 50 Heller pro 100 kg vergütet.

c) Bestehen ab der Versandstation direkte Frachtsätze bis zur Bestimmungsstation oder aber bis zu einer der ausländischen Bestimmungsstation vorgelegenen anderen Auslandsstation in derselben Verkehrsrichtung, so ist für die Bemessung der Refaktie die Entfernung auf den österreichischen Eisenbahnen bis zur Reichs-Grenzstation auf der Instradierungsroute massgebend. Sind zwei oder mehr Routen zur Transportbedienung zugelassen, so ist für die Bemessung des Frachtnachlasses diejenige dieser Routen in bezug auf obige Distanzbestimmung massgebend, welche den **kürzesten Durchlauf auf den österreichischen Eisenbahnen bis zur Reichs-Grenzstation aufweist.** Frachtbriefvorschriften, durch welche eine andere Abfertigung der Malzsendungen herbeigeführt wird, haben auf die Bemessung der Refaktie keinen Einfluss.

Desgleichen sind Frachtbriefvorschriften bei Sendungen, für welche ab der Versandstation direkte Tarife nicht bestehen, für die Bemessung der Refaktie dann ohne Einfluss, wenn durch dieselben eine Ablenkung von dem kürzesten Wege bis zur Reichs-Grenzstation herbeigeführt wird.

d) Falls an einem Orte sich mehrere räumlich getrennte Bahnhöfe befinden, wie z. B. in Olmütz, Berlin, Leipzig, ist für die Ermittlung des Frachtnachlasses derjenige Bahnhof massgebend, für welchen sich im Sinne der vorstehenden Bestimmung der kürzeste Durchlauf bis zur Reichs-Grenzstation ergibt. Die in Smichow (k.k.ö.St.B.), Prag (Smichow) B.E.B., Prag (Bubna) B.E.B., Bubna St.E.G. und Prag befindlichen Bahnhöfe werden in dieser Beziehung als an einem Orte gelegene Bahnhöfe behandelt.

e) Ueber die im Einzelfalle zur Transportbedienung zugelassenen Routen geben die österreichischen Stationen Auskunft. ⊙

***) **Text der Rubrik 13** (Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss):

a) Bei Malzsendungen mit direkt von der Versandstation bis zur ausländischen Empfangstation lautenden Frachtbriefen gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate; bei Malzsendungen von den Stationen der Gruppe B ausserdem gegen Vorlage der auf den Absender der Malzsendungen als Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe über den mittels Eisenbahn in der Versandstation des Malzes erfolgten Bezug von Gerste im Mindestgewichte von einem Viertteile des Gewichtes jener Malzsendungen, für welche die Frachtbegünstigung in Anspruch genommen wird. Auf den letztbezeichneten Originalfrachtbriefen muss die bahnämtliche Bestätigung über die Abfuhr der Gerste mittels Strassenfahrzeugen, event. über den Bezug auf dem Industriegeleise des betreffenden Etablissements vermerkt sein.

b) Bei Malzsendungen, welche per Eisenbahn nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen befördert und von da nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden, gegen Vorlage der vorstehend unter a) bezeichneten Frachtbrief-Duplikate bis zur Umschlagsstation, sowie der genau korrespondierenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffs-Konnossements, bezw. der Original-Schiffs-Ladescheine oder der Abschriften der Schiffs-Ladescheine, welch letztere von einer Schiffahrts-Gesellschaft ausgestellt und mit dem Abgangsstempel versehen sein müssen; bei Malzsendungen von den Stationen der Gruppe B ausserdem gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe über den Bezug von Gerste, und zwar in gleicher Weise, wie unter a) angegeben.

Bei Malzsendungen, welche per Eisenbahn in den genannten Elbe-Umschlagsplätzen einlangen, wegen Einstellung der Schiffahrt jedoch nicht per Schiff, sondern per Eisenbahn nach ausländischen Stationen weitergesendet werden, haben diese Bestimmungen mit der Abweichung zu gelten, dass an Stelle der die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Dokumente die auf den Empfänger der Malzsendungen in den angeführten Umschlagsplätzen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate über die Weiterbeförderung von den Umschlagsplätzen vorzulegen sind.

c) Bei eingelagerten, bezw. reexpedierten Malzsendungen (vergl. untenstehende „Besondere Bemerkungen") haben die unter a), bezw. b) vorgesehenen Bestimmungen mit der Abweichung zu gelten, dass an Stelle der diesfalls bedungenen Frachtbrief-Duplikate die Originalfrachtbriefe von der ursprünglichen Versandstation bis zur Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation und die Frachtbrief-Duplikate von der Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation bis zur Bestimmungsstation vorzulegen sind. Bei derlei Sendungen von Stationen der Gruppe B müssen die über den Bezug von Gerste vorzulegenden Originalfrachtbriefe auf den Absender der Malzsendungen in der ursprünglichen Aufgabsstation als Empfänger lauten.

d) Bei Malzsendungen, welche nach auf ausländischem Gebiete gelegenen Grenzstationen österreichischer Eisenbahnen bestimmt sind, ist ausserdem bahnämtliche Bestätigung zu erbringen, dass die Sendungen in der betreffenden Station tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden.

e) Die unter a), b), c) und d) bezeichneten Dokumente sind:

rücksichtlich der in den Monaten			aufgegebenen Sendungen in der Zeit vom	bis zum	
Oktober	bis Dezember	1903	1.	31. Jänner	1904,
Jänner	„ März	1904	1.	30. April	1904,
April	„ Juni	1904	1.	31. Juli	1904,
Juli	„ September	1904	1.	31. Oktober	1904

bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien einzureichen.

Jene Frachtdokumente, deren Vorlage nicht rechtzeitig in dem auf das betreffende Quartal folgenden Monate bewirkt werden kann, können gleichzeitig mit den Dokumenten des nächstfolgenden Quartales eingereicht werden.

Ferner ist es auch zulässig, die in Rubrik 13 bezeichneten Dokumente für die gesamten während der Geltungsdauer des Frachtzugeständnisses aufgegebenen Sendungen in der Zeit vom 1. Oktober 1904 bis längstens 31. Jänner 1905 in einer Eingabe bei der Staatsbahn-Direktion in Wien einzureichen.

Hinsichtlich der nach den Bestimmungen der einzelnen Gütertarife in den Lagerhäusern reexpedierten, sowie rücksichtlich der in den Umschlagsstationen umgeschlagenen Malzsendungen ist für die Vorlage der unter a), b), c) und d) bezeichneten Frachtdokumente nicht die Zeit der Beförderung von der ursprünglichen Aufgabsstation bis zur Reexpeditions-, bezw. Umschlagsstation, sondern die Zeit der Weiterbeförderung von der Reexpeditions-, bezw. Umschlagsstation bis zur Bestimmungsstation massgebend.

****) **Text der Rubrik 14** (Besondere Bemerkungen):

Die in den einzelnen direkten Güterverkehren zugelassenen Einlagerungen, bezw. Reexpeditionen bleiben aufrecht, doch findet eine Liquidierung der nach vorliegender Publikation entfallenden Frachtnachlässe nur in dem Falle statt, wenn die Reexpedition der Malzsendungen innerhalb der Gültigkeitsdauer des gegenwärtigen Zugeständnisses bewirkt wird.

c) Beispiele:

Relationen	Zur Transportbedienung zugelassene Routen, bezw. Strecken der beteiligten österr. Eisenbahnen	Distanzen bis zur Reichs-Grenzstation	Frachtnachlass nach vorstehender Bestimmung
		Kilometer	pro 100 kg
1. Linz—Colmar	1. via Simbach 2. via Arlbergbahn—Bregenz	115 †) 598	30 Heller
2. Schwarzbach—Aschaffenburg	1. via Furth i. W. 2. via Franzensbad	433 459	50 Heller
3. Olmütz (K.F.N.B.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Oderberg	115 †)	30 Heller
Olmütz (St.E.G.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof und Görlitzer Bahnhof)	via Bodenbach/Tetschen	380	
Olmütz (St.E.G.)—Berlin (Schlesischer Bahnhof)	via Halbstadt	203	
Olmütz (St.B.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Ziegenhals	130	

†) Massgebende Distanz.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2035	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ricinusöl	Lobositz St.E.G.	Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti tehérpályaudvár, Budapest-Ferenczváros, Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Józsefváros, Budapest-kitérő, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvár, Budapest-Kelenföld, Budapest-déli vasut, Buda-Császárfürdő-kitérő, Ó-Buda-Pilatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Lokaltarife	Verschieden	322 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Industrie-Etablissements aufgegeben werden (Lokaltarif der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Abschn. IV, S. 40)
2036	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Střebichowitz-Winařitz (auch Libuschiner Schacht)	Schönpriesen loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	374 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Absender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1904 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2037	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eichen- und Buchenschnittholz (rohe Friesen) der Pos. H—18 des Tarif-Teiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eizenbahnen	Hösszúmező	Lochau	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Oktober bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Gemeinschaftliches Heft B des Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es besteht kein direkter Frachtsatz	332 Heller		Im Kartierungswege		
2038	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Wein, Weinmost und Weinmaische, sowie leere Fässer: a) Wein, Weinmost und Weinmaische bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Wein, Weinmost und Weinmaische bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) leer zurückgehende oder zur Füllung versendete Weinfässer	Pergine	St. Margrethen transit Buchs (Rheintal) transit Bregenz transit	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil V, 1. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1890	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	St. Margrethen transit: a) 282 Centimes, b) 236 Centimes, c) 216 Centimes Buchs (Rheintal) transit: a) 276 Centimes, b) 231 Centimes, c) 206 Centimes Bregenz transit: a) 276 Centimes, b) 281 Centimes, c) 214 Centimes		Im Kartierungswege		Die Station Pergine rangiert in die Gruppe E der Reexpeditionstabelle
2039	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Steinkohlentheeröl, schweres, dunkles, in Fässern	Schönbrunn	Predeal	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2	Besteht kein direkter Frachtsatz	300 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2040	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Sand, unverpackt, aus Pos. E—18 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Mária-Sasvár	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3	66 Heller	**43 Heller**	**23 Heller**	Im Kartierungswege	.	
2041	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Rübenschnitz-Abfälle der Zuckerfabrikation (mit Ausnahme der gedörrten und getrockneten), ferner Saturationsschlamm	Nagy-Szombat	Mislitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Verschieden	48 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege	.	
2042	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Thon, roh, unverpackt	Brüsau-Brünnlitz St.E.G.	Hruschau K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	**Es besteht kein direkter Frachtsatz**	**63 Heller**		Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
86	Nr. 106 vom 15. September 1903	2011	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Beteiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 14 D b, bezw. 14 D a	Stassfurt	Prerau	In den Rubriken 4, bezw. 6 ist statt: 14 II a und 14 II b zu setzen: **14 D a** und **14 D b**	
						oder umgekehrt			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 109. Wien, 22. September 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. September 1903, Z. 41.503, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Schreiben vom 10. September 1903 hat das eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abteilung, in Bern dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport daselbst die Mitteilung gemacht, dass die normalspurige Nebenbahn Flamatt-Gümmenen (Sensetalbahn) dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist. An dieser rund 12 km langen Linie liegen die Stationen und Haltestellen: Flamatt (Gemeinschaftsstation mit den Schweizerischen Bundesbahnen), Flamatt (Haltestelle für den Personenverkehr), Neuenegg, Freiburghaus (Personenhaltestelle), Laupen, Saanebrücke (Personenhaltestelle) und Gümmenen (Gemeinschaftsstation mit der Bern-Neuenburg-Bahn [direkte Linie]). Der Betrieb wird von der Verwaltung der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) geführt werden. Da die Bern-Neuenburg-Bahn bereits unter Ziffer 13 der schweizerischen Unternehmungen in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, namhaft gemacht ist, erscheint eine Abänderung dieser Liste nicht erforderlich.

Dem Antrage des eidgenössischen Post- und Eisenbahn-Departements gemäss hat das genannte Zentralamt die vorstehende Mitteilung den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen — mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 12. September 1903 — mit dem Beifügen zur Kenntnis gebracht, dass das Datum der Betriebseröffnung auf der neuen Linie später bekanntgegeben werden wird.

Eröffnung der Lokalbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg.

Am 13. September wurde die Lokalbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg mit den Stationen, bezw. Haltestellen Stadl-Paura (bereits bestehende Abzweigestation von der Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof), Fohlenhof (Haltestelle), Wimsbach (Station), Au (Haltestelle), Blankenberg (Haltestelle), Feldham-Kösslwang (Haltestelle), Vorchdorf-Eggenberg (Station) und Eggenberg [Brauerei] (Güterstation) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Wimsbach und Vorchdorf-Eggenberg für den Gesamtverkehr, die Güterstation Eggenberg [Brauerei] für den Frachtenverkehr mit der Brauerei Eggenberg und die Haltestellen Fohlenhof, Au, Blankenberg und Feldham-Kösslwang für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn Wsetin—Gross-Karlowitz. (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von Dr. Alfred Reich in Gross-Karlowitz namens des Konsortiums für die Lokalbahn Wsetin—Gross-Karlowitz vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Wsetin der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Gross-Karlowitz im Sinne der §§ 10—14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision und Stationskommission auf den 29. September in Wsetin und am 30. September in Gross-Karlowitz anberaumt. [E.-M.-Z. 40.784.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Pilsen-Manetin. (Variantenprojekt für eine Teilstrecke: Anberaumung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von Dr. Wenzel Peták, Bürgermeister der kgl. Stadt Pilsen, namens des Aktionskomitees für die Lokalbahn von Pilsen nach Manetin vorgelegten Variantenprojektes für die Teilstrecke von km 31·0 bis km 38·5 der vorgenannten Lokalbahn im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission für den 23. September anberaumt [E.-M.-Z. 40.760.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Braunau-Bürmoos (Weilhartbahn). (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. September das von Max Fink, Landtagsabgeordneter und Bürgermeister der Stadt Braunau a. I., namens des Komitees für die Erbauung der Weilhartbahn behufs Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Braunau a. I. der Linie Steindorf—Braunau a. I. der k. k. Staatsbahnen über Hochburg und Ostermiething zur Station Bürmoos der Linie Salzburg—Lamprechtshausen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Weilhartbahn) für geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zugrunde gelegt zu werden. Es wurde demnach gleichzeitig die k. k. Statthalterei in Linz und die k. k. Landesregierung in Salzburg unter Uebermittlung je eines Projektspares an die beiden vorbezeichneten Landesstellen beauftragt, im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und im gegenseitigen Einvernehmen für das gegenständliche Projekt die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission derart einzuleiten, dass die Kommission zuerst für die auf oberösterreichischem Gebiete liegende Teilstrecke vorgenommen und im unmittelbaren Anschlusse hieran für den auf salzburgisches Gebiet fallenden Projektsteil durchgeführt werden kann. [E.-M.-Z. 26.671.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Schliessung der Expositur und Güternebenstelle in Badgastein, sowie Einstellung der direkten Personen- und Gepäcksabfertigung nach Kesselfallalpenhaus.) Mit 30. September wird für die diesjährige Saison die Expositur und Güternebenstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Badgastein geschlossen. Gleichzeitig erfolgt die Einstellung der regelmässigen Beförderung von Personen und Reisegepäck mittels Strassenfuhrwerk zwischen Lend-Gastein und Hof- und Badgastein. Die Einstellung des Fuhrwerks - Streckenverkehres zwischen Zell a. See und Kesselfallalpenhaus erfolgt bereits am 25. September.

— (Staatsbahn-Direktion Krakau: Abänderung der Bezeichnung der Station Friedrichshütte.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Zwardoń—Neu-Sandec gelegenen Station Friedrichshütte wird vom 1. Oktober 1903 an in „Friedrichshütte-Sporysz" abgeändert.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Station Töke als Viehverladestation.) Die Station Töke der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Szolnok—Töke—Szentes—Hódmezö-Vásárhely wurde als Viehverladestation eröffnet.

— (Eröffnung der Station Nagyczék-Budatelke als Viehverladestation.) Die Station Nagyczék-Budatelke der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Maros-Ludas—Nagyczék-Budatelke—Besztercze (Bistritz in Siebenbürgen) wurde als Viehverladestation eröffnet.

Lokalbahn Békés-Csaba—Vésztö. (Eröffnung der Teilstrecke Csaba—Békés.) Am 10. September fand die Eröffnung der Teilstrecke Békés—Csaba der schmalspurigen Lokalbahn Békés-Csaba—Békés-Vésztö statt. Die Eröffnung der zweiten Teilstrecke Csaba—Vésztö wird erst nach Fertigstellung der über die Körös führenden eisernen Brücke erfolgen.

Ausland.

Russland. (Länge und Kosten der Sibirischen Eisenbahn.) Einem Konsulatsberichte aus Odessa zufolge beträgt die Gesamtlänge der Sibirischen Bahn nach den neuesten amtlichen Angaben 7783 Werst. Hiervon entfallen auf die eigentliche Transsibirische Magistrale 3140 Werst, auf die Transbaikalbahn 1418 Werst, Ussuribahn 812 Werst und Ostchinesische Bahn 2413 Werst. Die Gesamtkosten dieser Linien betrugen bisher 780 Millionen Rubel. Die von Schnellzügen auf dem Wege Petersburg—Wladiwostok durchlaufene Entfernung beträgt 7217 Werst, auf dem Wege Petersburg—Port Arthur 7535 Werst.

— (Der Zugsverkehr auf der Sibirischen Eisenbahn.) Einem Berichte des k. u. k. General-Konsulates in Odessa zufolge können auf der Sibirischen Eisenbahn folgende Züge benützt werden:

1. Die aus Waggons der Staatseisenbahnen bestehenden sogenannten Sibirischen Schnellzüge.
2. Die Züge der Schlafwagen-Gesellschaft über Moskau—Tula—Batraki—Tscholjabinsk—Irkutsk, und
3. ein besonderer zwischen Myssowaja und Mandschuria mit einem Speisesalon verkehrender Zug.

In dem russisch-chinesischen Tarife ist die gewöhnliche Zahlung mit der Zuschlagszahlung für die gesteigerte Schnelligkeit und für den numerierten Platz samt den Schlafutensilien besonders angegeben. Anstatt der Fahrkarten werden für den direkten Verkehr für sämtliche Züge Couponbüchlein verabfolgt. In den Sibirischen Schnellzügen zwischen Moskau und Mandschuria werden alle Plätze numeriert sein. Platzkarten werden eine Woche vor Abgang der Züge in Moskau auf dem Moskau-Kursker Bahnhofe, auf der Moskauer Stadtstation der Staatseisenbahnen und im Comptoir der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft ausgegeben, ferner in Mandschuria und — wenn während der Fahrt Plätze vorhanden sind — beim Zugsführer. Platzkarten werden den Passagieren auf den vorerwähnten Stationen und beim Zugsführer gegen Vorweisung der Couponbüchlein unentgeltlich verabfolgt. Fahrtunterbrechungen sind gestattet, doch muss dann eine Extrazahlung für den numerierten Platz erfolgen. Die Zollrevision findet in Mandschuria und Pogranitschnaja statt. Bei der Beförderung zur See auf den Dampfschiffen der Chinesischen Ostbahn hat jeder Passagier das Recht auf einen Kajütenplatz. Die Verpflegskosten sind in dem Preise der Seefahrkarte inbegriffen.

England. (Motorwagen als Verkehrszuführer auf den Eisenbahnen.) Die englischen Eisenbahn-Gesellschaften machen augenblicklich an verschiedenen Orten Versuche mit Motorwagen, um Reisende, die von den Bahnhöfen entfernt wohnen, dorthin zu befördern. Die Wagen fahren auf den Strassen und dienen als Zubringer für das Hauptnetz. So hat, wie „Railway News" meldet, die Great Western Railway soeben

einen Selbstfahrer zwischen dem Bahnhofe von Helston und Lizard in Cornwall eingestellt. Es ist ein Daimler-Motorwagen, der von einem Petroleummotor von 16 HP getrieben wird, mit 25 km Stundengeschwindigkeit fährt und 22 Reisende fassen kann. Fünf solcher Wagen sind bestellt. Einen ähnlichen Versuch will die North Eastern Railway in Yorkshire auf der 20 km langen alten Strasse zwischen Beverley und Bedford unternehmen.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Herbstfahrplan der Post- und Passagierschiffe.) Mit 1. Oktober 1903 tritt bis auf weiteres gültig der Herbstfahrplan der Personenschiffe in Kraft. Nach demselben werden ausser den Lokalfahrten auf der österreichischen Donaustrecke nachstehende Fahrten unterhalten:

Von Budapest über Kalocsa nach Mohacs täglich: Abfahrt von Budapest um 12 U., Ankunft in Mohacs um 9 U. 55 M. abends; Abfahrt von Mohacs um 12 U., Ankunft in Budapest um 2 U. Erste Fahrt in beiden Richtungen am 1. Oktober; Dauer der Fahrten bis auf weiteres.

Von Orsova-Turn-Severin nach Galatz jede Woche zweimal: Abfahrt von Orsova jeden Montag und Donnerstag um 3 U., Ankunft in Galatz jeden Mittwoch und Samstag um 7 U. 20 M. früh; in der Bergfahrt Abfahrt von Galatz jeden Montag und Freitag um 7 U. früh, Ankunft in Orsova Mittwoch und Sonntag um 3 U. nachm.

Von Galatz über Isacea nach Tulcea und umgekehrt dreimal wöchentlich,

von Szegedin über Titel nach Semlin und umgekehrt zweimal wöchentlich,

von Belgrad nach Šabac und von Belgrad nach Dubrovitz, sowie umgekehrt dreimal wöchentlich.

Ausserdem werden Lokalfahrten zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova unterhalten, wobei täglich zweimal in beiden Richtungen gefahren wird. Endlich besorgt die Gesellschaft auch an jedem zweiten Tage den Ueberfuhrsverkehr zwischen Belgrad und Semlin, wobei jedesmal 11 Fahrten in beiden Richtungen ausgeführt werden.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Melpomene“ von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 31. Juli 1903 mit 9 Passagieren und 2065 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 841 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 3 der Linie Triest—Kobè von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Kobè 25.000 kg Kupfer, Yokohama 5789 kg Quecksilber, Canton 21.000 kg Quassia, Hankow 161.906 kg (wovon 43.110 kg für das Ausland), Shanghai 117.789 kg, Singapore 209.400 kg (wovon 177.000 kg für das Ausland), Rangoon 596.129 kg (wovon 285.110 kg für das Ausland), Bombay 743.968 kg (wovon 323.403 kg für das Ausland), dem persischen Golfe 5075 kg Häute, Aden 5175 kg (wovon 2790 kg für das Ausland), Suez 2675 kg Gummi und aus Port Said 170.750 kg (wovon 9200 kg für das Ausland). Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,248.786.

— (Abfahrt des Dampfers „Istria“ nach Santos.) Dieser Dampfer ist am 1. August 1903 ohne Passagiere mit 172 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 5 der Linie Triest—Santos von Triest nach Fiume und Santos abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Bahia 13.796 kg Papier, Rio de Janeiro 143.688 kg, Pernambuco 11.748 kg und nach Santos 3085 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 42.008.

Rheinflotte. Nach dem Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt pro 1902 bestand die Rheinflotte am Schlusse des Jahres 1902 aus insgesamt 9574 Rheinschiffen mit 28.605 Mann Bemannung.

Hiervon sind 1183 Stück Dampfschiffe mit 243.499 indizierten Pferdekräften der Maschinen und 8391 Stück Segelschiffe und Schleppkähne mit 2.853.227 t Gesamt-Tragfähigkeit.

Von den insgesamt 243.499 Pferdekräften der Dampfschiffe entfallen auf 651 deutsche Schiffe 170.672 Pferdekräfte (70 Prozent); auf 432 niederländische Schiffe 61.907 Pferdekräfte (26 Prozent) und auf 100 belgische und andere Schiffe 10.920 Pferdekräfte (4 Prozent). Von den insgesamt 2,853.227 t Tragfähigkeit der Segelschiffe und Schleppkähne entfallen auf 2784 deutsche Schiffe 1,460.760 t (51 Prozent); auf 4150 niederländische Schiffe 1,000.123 t (35 Prozent) und auf 1457 belgische und andere Schiffe 392.344 t (14 Prozent).

Gegen das Vorjahr hat der Bestand der Rheinflotte um 441 Schiffe zugenommen; zugewachsen sind 87 Dampfschiffe und 540 eiserne Schleppkähne und Segelschiffe. Die Zahl der hölzernen Schleppkähne und Segelschiffe hat dagegen im Jahre 1902 um 186 abgenommen.

Unter den 1183 Stück Dampfschiffen der Rheinflotte sind 176 Räderboote mit 97.065 indizierten Pferdekräften und 1007 Schraubenboote mit 146.434 indizierten Pferdekräften. Von den Dampfern dienen zur Zeit 84 (7 Prozent) der Personenbeförderung, 78 (7 Prozent) der Personen- und Güterbeförderung, 172 (15 Prozent) der Güterbeförderung, 781 (66 Prozent) dem Schleppdienst und 68 (5 Prozent) verschiedenen Zwecken.

Unter den 8391 Stück Segelschiffen und Schleppkähnen der Rheinflotte sind 4296 eiserne mit 2,259 393 t Tragfähigkeit und 4095 hölzerne mit 593.834 t Tragfähigkeit.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf. (Generalversammlung.) Am 19. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Baron Offermann und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Richard Ziffer die diesjährige sechste ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 2581 Aktien mit 127 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen die Betriebseinnahmen Kronen 64.298·52 (gegen K 60.766·04 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 1476·48 (K 919·96), die Ausgaben einschliesslich der Aktientilgung K 59.993·15 (K 53.054·35) und der Reingewinn K 5781·85 gegen K 8631·65 im Jahre 1901. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloss die Generalversammlung, aus dem Reingewinne einschliesslich des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 2 Prozent in den Reservefonds zu hinterlegen, eine ½prozentige Aktiendividende auszuschütten und einen Restbetrag von K 1739·45 auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurde der mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgeschlossene Betriebsvertrag genehmigt. An Stelle des Direktors Karl Ströhler, welcher sein Mandat als Verwaltungsrat niederlegte, wurde Bankier Hansen neugewählt, während das turnusmässig ausscheidende Mitglied Direktor I. Saliger wiedergewählt wurde. Mit der Wiederwahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. — In der darauffolgenden konstituierenden Verwaltungsratssitzung wurden Baron Offermann und Dr. I. Singer neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 29.990.]

Lokalbahn Göpfritz — Gross-Sieghart — Raabs. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Rudolf Grafen van der Straten-Ponthoz und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerial-Vizesekretärs Tullius Krauss die diesjährige (8.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Göpfritz—Gross-Sieghart—Raabs statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1517 Aktien mit 301 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 66.173·22 (gegen K 59.319·56 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 358·72 (K 4302·35), die Betriebsausgaben K 48.585·05 (gegen K 58.145·45) und der Betriebsüberschuss K 17.946·89 (K 5476·46). Da die besonderen Auslagen K 7459·64 (K 12.165·01) betrugen, stellte sich der Betriebs-Nettoertrag auf K 10.487·25, während sich im Vorjahre ein durch die Betriebseinnahmen unbedeckter Fehlbetrag von K 6688·55 ergab. Zuzüglich der Zinseneinnahmen bezifferte sich der Jahresertrag der Lokalbahn mit K 23.120·76 (K 11.511·84), dem ein Erfordernis für den Prioritätendienst und die gesellschaftliche Verwaltung von K 52.637·04 (K 49.400·05) gegenübersteht, so dass die Staatsgarantie mit K 29.516·28 (K 37.888·21) in Anspruch genommen wurde. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden, worauf die Wahl des Revisionsausschusses vorgenommen wurde. Mit der Beschlussfassung über die künftige Betriebsführung der Lokalbahn endete die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 34.789.]

Schneebergbahn. (Generalversammlung.) Am 9. Juni fand in Wr. Neustadt unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Karl Haberl und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Rudolf Ritter von Stahl die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Schneebergbahn statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 6550 Aktien mit 655 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 411.626·67 (gegen K 377.362·66 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 3215·21 (K 2014·04), der Hotelpachtzins K 10.000 (K 13 000), der Kursgewinn Kronen 526·40 (K 112), ferner die Betriebsausgaben K 386.459·57 (K 381.251·76), die besonderen Auslagen K 14.672·24 (K 15.066·54), die Hotelbetriebsausgaben K 7220·44 (K 10.680·86) und der Zinsensaldo K 69.189·61 (K 57.021·44). Da das Erfordernis für den Prioritätendienst K 126.000 (K 126.640) betrug, beziffert sich das Defizit mit K 178.173·58, gegen ein solches von K 198.171·90 im Vorjahre. Dieses Defizit wird von der Eisenbahn Wien-Aspang gedeckt, so dass die Gesamtschuld der Schneebergbahn auf K 627.734·78 gestiegen ist. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloss die Generalversammlung, den ausgewiesenen Verlustsaldo auf das Jahr 1903 vorzutragen. Sodann wurden die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Franz Grünebaum und Friedrich Schlemüller wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 32.348.]

Bozen-Meraner Bahn. (Generalversammlung.) Am 16. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Vizepräsidenten Dr. Wilhelm Freiherrn v. Berger und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs im k. k. Eisenbahnministerium Alfred Ressig die diesjährige (21.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Bozen-Meraner Bahn statt. An derselben nahmen 16 Aktionäre teil, welche im eigenen, bezw. Vollmachtsnamen 9090 Stück Aktien und 151 Genussscheine der Gesellschaft mit 369 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 873.804·67 (gegen das Vorjahr 1901 K 808.665·77), die verschiedenen Einnahmen K 48.143·79 (K 73.604·73), sohin stellten sich die Gesamteinnahmen auf K 921.948·46 (K 882.270·20). Es betrugen ferner die eigentlichen Betriebsausgaben K 388.504·38 (K 432.452·08), die sonstigen Auslagen K 211.868·13 (K 75.312·59), daher bezifferten sich die Gesamtausgaben auf K 600.372·51 (K 507.764·67), so dass sich ein Betriebsüberschuss von K 321.575·95 (K 374.505·53) ergab. Von letzterem entfiel:

1. Für Verzinsung des restlichen Prioritätenkapitales von K 3,313.200 der Betrag von K 132.528;

2. für Tilgung des vierprozentigen Prioritätenanlehens der Betrag von K 10.000;

3. von dem sonach verbleibenden Reste per K 179.047·95 wurden 3 Prozent = K 5371·44 dem Erneuerungsfonds zugewiesen, und

4. der Betrag von K 5800 für die Tilgung des Aktienkapitales verwendet;

5. von dem noch erübrigenden Restbetrage von K 167.876·51 wurden 3 Prozent = K 5036·30 dem Reservefonds zugewiesen und

6. an die 12.007 Aktien eine fünfprozentige Dividende = K 120.070 ausgeschüttet. Von dem neuerlichen Restbetrage per K 42.770·21 wurden in Verwendung gebracht:

7. a) 5 Prozent = K 2138·51 Tantieme der Direktion und b) ebensoviel Tantieme des Verwaltungsrates;

8. Zuzüglich des Gewinnvortrages für 1902 von K 96.410·03 verblieben zur Verteilung einer Superdividende K 134.903·22, von welchen auf 12.007 Aktien und auf 243 Genussscheine je K 4 = K 49.000 entfielen. Der sonach noch verbleibende Rest im Betrage von K 85.903·22 wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In den Verwaltungsrat wurden die statutengemäss ausscheidenden Mitglieder, und zwar die Herren Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger, k. k. Baurat Eduard Gross, k. k. Baurat Robert Ritter v. Stockert und kaiserl. Rat Direktor Julius Reinitz wiedergewählt. In den Rechnungs-Revisionsausschuss wurden die Herren Arnold Mandl, Hans Lutonsky und Berthold Reichenberger entsendet. In der nach Schluss der Generalversammlung stattgefundenen konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Se. Exzellenz Anton Graf Brandis, der bisherige Vizepräsident Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger und die Mitglieder der Direktion k. k. Baurat Eduard Gross und k. k. Baurat Robert Ritter v. Stockert für ihre bisherigen Funktionen einstimmig wiedergewählt. [E.-M.-Z. 27.511.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXXXII. Stückes.) Das am 4. September 1903 herausgegebene CXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1295: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. August 1903, Z. 186.201, mit welcher die Anordnungen, betreffend die tierärztliche Grenzbeschau des zum Exporte nach dem Auslande bestimmten Geflügels abgeändert werden.

Nr. 1296: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 24. August 1903, Z. 172.949, betreffend die Abänderung von Beschautagen und Kontrollterminen bei mehreren bayerischen und österreichischen Grenzzollämtern in Böhmen.

Nr. 1297: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. August 1903, Z. 184.408, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheinbruchstationen Wittigsthal und Klingenthal.

Nr. 1298: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 2. September 1903, Z. 188.635, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheinbruchstationen Moldau und Reitzenhain.

— (Inhalt des CXXXIII. Stückes.) Das am 7. September herausgegebene CXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1299: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 31. August 1903, Z. 115.583, betreffend Massnahmen aus Anlass des Bestandes der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

— (Inhalt des CXXXIV. Stückes.) Das am 9. September herausgegebene CXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1300: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. September 1903, Z. 39.761, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

— (Inhalt des CXXXV. Stückes.) Das am 10. September herausgegebene CXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1301: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 4. September 1903, Z. 24.885, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Distrikten.

Nr. 1302: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 7. September 1903, Z. 192.601, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Nutz- und Zuchtvieh aus den politischen Bezirken Eger und Rokycan nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des CXXXVI. Stückes.) Das am 11. September herausgegebene CXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1303: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. September 1903, Z. 40.381, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des CXXXVII. Stückes.) Das am 15. September herausgegebene CXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1304: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. September 1903, Z. 41.121, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1305: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 8. September 1903, Z. 192 967, betreffend den Ausbruch der Maul- und Klauenseuche im sächsischen Grenzorte Unterwiesenthal.

Nr. 1306: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. September 1903, Z. 40.158, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des CXXXVIII. Stückes.) Das am 16. September herausgegebene CXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1307: Erlass der k. k. Statthalterei in Wien vom 14. August 1903, Z. 81.102, betreffend die Bewilligung zur Einfuhr von Schlachtschweinen aus Sperrgebieten an den Fleischhauer Leopold Reschreither in Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Direkter Oesterreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Einführung neuer Tarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 treten neue Tarife für den direkten Oesterreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) in Kraft, und zwar gelangt zunächst zur Ausgabe ein neuer

a) Tarif, Teil I.

Allgemeine Bestimmungen für die direkte Beförderung von Frachtgütern von Stationen der nachstehend unter b) und c) benannten Eisenbahnen nach Hafenplätzen der Levante über Triest und Fiume seewärts.

b) Tarif, Teil II, Heft 1,

für den Export aus Oesterreich; enthaltend Frachtsätze für die direkte Beförderung von Frachtgütern von Stationen der

k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft;
k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen;
k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft;
ausschliessl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn;
k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien);
k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn;
k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zwar die Direktionen:

Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg, Stanislau;

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien, einschliessl. der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter und der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn);
k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn;
kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (und zwar Franzensbad, Eger, Furth i. W., Eisenstein, Passau, Simbach, Salzburg)

nach den nachstehend angeführten Hafenplätzen der Levante.

c) Tarif, Teil II, Heft 2,

für den Export aus Ungarn; enthaltend Frachtsätze für die direkte Beförderung von Frachtgütern von Stationen der

kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen;
k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien);
k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien);
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn

nach den nachstehend angeführten Hafenplätzen der Levante.

An Hafenplätzen der Levante sind in den Tarif einbezogen:

Argostoli (Cephalonia),
Braila,
Burgas,
Calamata,
Candia,
Canea,
Catacolon,
Cavalla
Cephalonia (Argostoli),
Cerigo,
Cesmé,
Chios,
Corfu,
Dardanellen,
Dedeagatsch,
Galatz,
Gallipoli
Konstanza (Konstanta, Küstendje),
Lagos (Port Lagos),
Mythilene (Mythilini, Mythylini, Métilin),
Odessa,
Parga,
Patras,
Piraeus,
Port Lagos,
Prevesa (Preveza),
Retymnia (Rettimos, Rethimo),
Rhodus (Rhodos),
Rodosto,
Salahora,
Salonik (Salonich),
Samos (Vathy),
Santa Maura,
Smyrna,
Sulina,
Syra,
Varna,
Vathy (Samos),
Volo und
Zante;

weiters die Hafenplätze:

Alexandrette,
Alexandrien,
Batum,
Beirut (Beyruth),
Caifa (Haife, Kaifa),
Jaffa,
Ineboli,
Kerasounda (Kerasund, Kerazund),
Larnaca,
Latakia (Latatich),
Limasol,
Mersina,
Port Saïd,
Rize (Rizéh),
Samsun,
Trapezunt und
Tripolis in Syrien.

Durch die vorstehend unter b) und c) genannten Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, werden die einschlägigen Tarifhefte für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), gültig vom 1. Jänner 1892, ersetzt und treten diese letzteren Tarife mit 30. November 1903 ausser Kraft.

Dagegen wird der vom 1. Jänner 1891 gültige Tarif, Teil I, für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) (samt Nachträgen I und II) vorläufig nur rücksichtlich jenes Verkehres ausser Kraft gesetzt, welcher durch die vorbezeichneten Tarifhefte gedeckt erscheint, und bleibt der bisherige Tarif, Teil I, bis auf weiteres rücksichtlich solcher Transporte, welche zu den Frachtsätzen des ab 1. November 1892 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 3, für den Export aus Sachsen zur Abfertigung gelangen, auch über den 30. November 1903 hinaus noch in Wirksamkeit.

Ebenso bleibt bis auf weiteres der vom 1. Jänner 1892 gültige Tarif für den direkten Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Binnenstationen der orientalischen Eisenbahnen) in Kraft.

Sendungen, welche in der Zeit von der Einführung der neuen Tarifhefte 1 und 2 bis 30. November 1904 in Triest oder Fiume nach Hafenplätzen der Levante zur Reexpedition gelangen, und für welche nachträglich direkte Frachtsätze der Levante-Tarifhefte 1 und 2 in

Anspruch genommen werden wollen, werden, wenn die betreffenden Sendungen in der österreichischen oder ungarischen Binnenstation vor dem 1. Dezember 1903 nach Triest oder Fiume zur Aufgabe gelangt sind, nach den bis 30. November 1903 in Gültigkeit gewesenen Tarifen (Teil I und Teil II, Heft 1 und 2) ab gerechnet.

Die hiermit zur Einführung gelangenden neuen Tarife werden im Rückvergütungswege sohin nur für solche in Triest und Fiume reexpedierte Sendungen Anwendung finden, welche nach dem 30. November 1903 nach Triest oder Fiume aufgegeben worden sind.

Die neuen Tarife werden ab 20. Oktober 1903 erhältlich sein: bei den beteiligten Verwaltungen durch Vermittlung der Stationen der beteiligten Eisenbahnen und durch Vermittlung der Agenturen der Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, und wird der Verkaufspreis pro Stück betragen bezüglich des

	Kronen oder Francs
a) Tarifes, Teil I	1·60
b) Tarifes, Teil II, Heft 1	2·—
c) Tarifes, Teil II, Heft 2	1·20

Wien, am 17. September 1903. [933]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen an diesem Verkehre beteiligten Transportanstalten.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Winterfahrplan.

Ab 1. Oktober 1903 werden nachstehende Fahrplanänderungen eintreten:

Der gemischte Zug Nr. 625, Abgang von Lundenburg 8 U. 50 M. früh, wird von Nikolsburg statt um 9 U. 49 M. erst um 11 U. 20 M. vorm. abgehen, in Neusiedl-Dürnholz um 11 U. 46 M. vorm. und in Zellerndorf um 4 U. 40 M. nachm. eintreffen;

die Personenzüge Nr. 43, Abfahrt von Trzebinia 11 U. 5 M. nachts nach Krakau und Nr. 44, Abfahrt von Krakau 3 U. 10 M. nachm. nach Trzebinia;

ferner die gemischten Züge Nr. 3733, Abfahrt von Branowitz 3 U. 35 M. nachm. nach Pohrlitz und Nr. 3734, Abfahrt von Pohrlitz 6 U. 40 M. abends nach Branowitz, sowie die

gemischten Züge der Holics-Gödinger Lokalbahn Nr. 3629, Abfahrt von Göding 8 U. abends nach Holics und Nr. 3628, Abfahrt von Holics 8 U. 50 M. nach Göding, werden wie alljährlich in der Wintersaison aufgelassen, mithin am 30. September 1903 zum letztenmal verkehren.

Der Personenzug Nr. 2244, Abfahrt von Friedek-M. 11 U. 5 M. nachts nach Friedland, wird mit 1. Oktober 1903 aufgelassen, mithin am 30. September 1903 zum letztenmal verkehren.

Um den Bewohnern der an der Strecke Lundenburg—Brünn liegenden Ortschaften den Besuch der Nachmittagsvorstellungen im Brünner Stadttheater zu ermöglichen, wird auch in der diesjährigen Theatersaison 1903/04 der Sonder-Personenzug Nr. 815, Abfahrt von Lundenburg 12 U. 33 M. nachm., Ankunft in Brünn 2 U. 32 M. nachm., mit Wagen II. und III. Klasse und Aufenthalten in allen Stationen und Personenhaltestellen, an jedem Sonn- und Feiertage vom 4. Oktober 1903 angefangen bis Ende April 1904 verkehren.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub werden ab 1. Oktober 1903 nachstehende Fahrplanänderungen in Kraft treten:

Die gemischten Züge Nr. 4610 und 4616, Abfahrt von Eisgrub 11 U. 46 M. vorm, bezw. 4 U. 16 M. nachm. nach Lundenburg, sowie die gemischten Züge Nr. 4601 und 4611, Abfahrt von Lundenburg 2 U. 25 M. nachm., bezw. 6 U. 35 M. abends, nach Eisgrub werden am 1. Oktober 1903 aufgelassen, mithin am 30. September 1903 zum letztenmale verkehren.

An deren Stelle werden vom 1. Oktober 1903 die neuen gemischten Züge Nr. 4614, Abfahrt von Eisgrub 2 U. 15 M. nachm., Ankunft in Lundenburg 2 U. 57 M. nachm., und Nr. 4609, Abfahrt von Lundenburg 4 U. 20 M. nachm., Ankunft in Eisgrub 4 U. 58 M. nachm., in Verkehr gesetzt.

Der dermalige gültige Fahrplan für die Lokalbahnen Saitz-Tscheitsch-Göding, Mutenitz-Gaya, Lundenburg-Landesgrenze-Kutti und für die Lokalbahn Auspitz wird auch ab 1. Oktober 1903 unverändert beibehalten.

Im übrigen wird auf das affichierte, ab 1. Oktober 1903 gültige Fahrplanplakat hingewiesen.

Wien, im September 1903. [934]

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif, Heft III.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 gelangen zwischen Troppau und Karwin direkte Fahrkarten I. Klasse über Oderberg zur Ausgabe.

Die Preise betragen 670 Heller für den Schnellzug und 610 Heller für den Personenzug.

Budapest, am 15. September 1903. [935]

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Bregenz Lokalbahn.

Die bisherige Bezeichnung der auf der Bregenzerwaldbahn gelegenen Haltestelle „Bregenz Lokalbahn“ wird vom 1. Oktober 1903 in „Vorkloster“ abgeändert.

Innsbruck, im September 1903. [936]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des IV. Nachtrages zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, Heft 1, Westliches Netz.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Jičin-Turnau gelangt zu dem obgenannten Tarife der IV. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen für die vorgenannte Lokalbahn, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 17. September 1903. [937]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Festsetzung temporärer Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen rücksichtlich des Güterüberganges in Kufstein, Leoben und Salzburg.

Wegen aussergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse infolge von Betriebsstörungen werden auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. September 1903, Z. 42.257, folgende temporäre Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen mit Gültigkeit vom 18. September 1903 an bis auf weiteres festgesetzt:

Für die Station	Zuschlagsfrist: Frachtgut (Stunden)	Zuschlagsfrist: Eilgut und lebende Tiere (Stunden)	Die Zuschlagsfrist findet Anwendung
Kufstein S.B.	48	12	für den Güterübergang von der Südbahn auf die Bayerischen Staatseisenbahnen und umgekehrt
Leoben k.k.St.B. . . .	36	8	für den Güterübergang von den österr. Staatsbahnen auf die Südbahn und die Leoben-Vordernberger Eisenbahn und umgekehrt
Leoben S.B.	36	8	für den Güterübergang von der Südbahn auf die österr. Staatsbahnen und die Leoben-Vordernberger Eisenbahn und umgekehrt
Salzburg k.k.St.B. . . .	48	12	für den Güterübergang von einer der nachbenannten Linien, bezw. Eisenbahnen auf die andere: 1. K. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg. 2. K. k. Staatsbahnlinie Salzburg—Bischofshofen. 3. Bayerische Staatsbahnlinie Salzburg—München. 4. Salzkammergut-Lokalbahn. 5. Salzburger Eisenbahn und Tramway. 6. Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen.

Wien, am 18. September 1903. [938]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Nimburg Zálabí für den Personenverkehr.

Mit 1. Oktober 1903 wird die Haltestelle Nimburg Zálabí, welche an der Lokalbahn Poříčan-Nimburg zwischen der Haltestelle Hořatew und der Station Nimburg gelegen ist, eröffnet.

Die Zonen sind aus dem nachstehenden Zonenzeiger, die Fahrpreise aus dem ab 1. Jänner 1903 gültigen gesellschaftlichen Lokalpersonentarife zu entnehmen.

Von oder nach	Poříčan	Třebestowitz	Sadska Zuckerfabrik	Sadska	Hořatew	Nimburg Zálabí	Nimburg
	Zonenzeiger						
Nimburg Zálabí	2	1	1	1	1	—	1

Für die Verkehrsbeziehungen Nimburg Zálabí—Prag St.E.G.-Karolinenthal und Lieben oder umgekehrt gelangen ab 1. Oktober 1903 nachstehende ermässigte Personenzugs-Fahrpreise zur Einführung, und zwar:

für die I. Klasse Personenzug . . . . . K 4·20
„ „ II. „ „ . . . . . K 2·80
„ „ III. „ „ . . . . . K 1·40
pro Fahrkarte.

Wien, im September 1903. [939]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen im Tarife.

In dem mit 1. Oktober 1903 in Kraft tretenden Tarife, Teil II, Heft 3, sind nachstehende Druckfehler zu berichtigen:

1. Seite 148: In der Relation Podgórze Stadt—Kis-Ladna ist der Frachtsatz für besonders ermässigtes Eilgut von 321 auf **431** zu erhöhen.

2. Seite 200: In der Rubrik „Kilometer" ist bei der Station Kassa die Zahl 296 zu streichen.

3. Seite 214: In der Relation Trscinica—Poprád-Felka ist der Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut von 1294 auf **1234** herabzusetzen.

Wien, am 18. September 1903. [940]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. Oktober 1903 ab bis auf weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke untereinander, für die II. und III. Wagenklasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	432
Prag—Bodenbach	431
Bodenbach—Aussig	404
Střebichowitz-Winařitz—Kralup	2412, 2414
Kralup—Střebichowitz-Winařitz	2411, 2413
Prag—Kralup	433, 435
Rostok—Prag	424
Prag—Rostok	423
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Böhmisch-Trübau	308
Böhmisch-Trübau—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	224, 234
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	118
Grussbach-Schönau—Brünn	117
Grussbach-Schönau—Wien	104
Wien—Grussbach-Schönau	103
Mistelbach—Wien	112
Wien—Mistelbach	111
Wien—Stadlau	121*)
Stadlau—Wien	122*)
Wien—Marchegg	101
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L. St.E.G.	103
Bruck a/L. St.E.G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen Gottes	632
Segen Gottes—Brünn	631

*) Nur an Werktagen.

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ung. Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Lokalverkehr beschränkt.

Die Fahrordnung der obengenannten Züge ist aus den affichierten Fahrplanplakaten zu ersehen.

Wien, im September 1903. [941]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Gepäcksfrachtsätze.

Mit 1. Oktober 1903 gelangen im Verkehre zwischen den Stationen Prachatitz, Taus und Tachau einerseits, sowie Franzensbad anderseits direkte Gepäcksfrachtsätze zur Einführung.

Wien, am 17. September 1903. [942]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Anhange zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1902 unter Post Nr. 41 enthaltenen Frachtsätze für Chamotte, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfeste Ziegel, Thon und Schieferthon von Gewitsch-Jaroměřic und Gross-Opatowitz nach Olmütz K.F.N.B. treten mit 1. November 1903 ausser Kraft.

Wien, am 19. September 1903. [943]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Aenderung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 werden die bestehenden Fahrpreise für einfache Fahrt und Gepäckstaxen zwischen Triest (Südbhf.) einerseits und den Stationen Basel S.B.B., Luzern und Zürich anderseits, dann zwischen Laibach und Fiume einerseits und Basel S.B.B. anderseits über Laibach—Tarvis oder Marburg —Villach-Franzensfeste—Innsbruck—Buchs wie folgt abgeändert:

Zwischen Triest (Südbhf.) und		I Kl.	II. Kl.	Gepäck für 10 kg
		Franken		
Basel S.B.B.	Schnellzug	108·70	75·40	4·34
Luzern	„	102·75	71·25	4·06
Zürich H.B.	„	99·55	69·00	3·90

Zwischen Laibach und		III. Kl.	Gepäck für 10 kg
		Franken	
Basel S.B.B.	Personenzug	32·90	3·71

Zwischen Fiume und		III. Kl.	Gepäck für 10 kg
		Franken	
Basel S.B.B.	Personenzug	39·00	4·34

Wien, am 17. September 1903. [944]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Massnahmen aus Anlass der Verkehrsunterbrechung in der Strecke Ober-Drauburg—Dölsach der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit bis zur vollständigen Behebung der obenbezeichneten Verkehrsunterbrechung werden im Einvernehmen mit den beteiligten Eisenbahnen die direkten Frachtsätze des Tarifes, Teil II, für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr über die folgenden Hilfsrouten aufrecht erhalten, und zwar unter Berechnung der Lieferfristen über die Hilfsrouten.

Die Sendungen werden anstatt über die unterbrochene Route Villach—Franzensfeste—Kufstein geleitet:

a) nach und von den bayerischen Stationen, welche laut des alphabetischen Verzeichnisses der

deutschen Stationen in den Verkehrsleitungs-Vorschriften,*) Heft A, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Güterverkehr eingereiht sind:

in die Gruppen 73, 74, 76, 81—86, 99, 100, 101, 103, 114—119, 155—161 a, 175—243, 247 und 261 über die Hilfsroute Graz—Leoben—Selzthal—Salzburg;

in die Gruppen 133 a, 137—139, 141—154, 162—174 und 248—251 über die Hilfsroute Graz—Leoben—Selzthal—Simbach;

in die übrigen Gruppen über die Hilfsroute Graz—Leoben—Selzthal—Passau;

b) nach und von übrigen deutschen Stationen, welche laut des alphabetischen Verzeichnisses der deutschen Stationen in den Verkehrsleitungsvorschriften,*) Heft 1, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr eingereiht sind:

in die Gruppen 1—38, 41, 42, 43—53 und 55—57 über die Hilfsroute: Graz—Leoben—Selzthal—Salzburg,

nach und von den übrigen deutschen Stationen über die Hilfsroute: Graz — Leoben — Selzthal — Passau.

*) Nähere Aufschlüsse bezüglich der in die einzelnen Gruppen eingereihten deutschen Stationen geben die Aufgabsstationen.

Wien, am 21. September 1903. [945]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

19. September. In der Strecke Stuhlfelden—Mittersill der Pinzgauer Lokalbahn wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen. Die Strecke Mittersill—Krimml bleibt bis auf weiteres noch gesperrt.

Ausland.

Oberschlesisch - Nordwestdeutsch - Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 10. September 1903 ab wurden die Stationen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn in den obenbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Einführung je eines besonderen neuen Gütertarifes, Teil IV.) Am 18. September a./1. Oktober n. St. 1903 trat an Stelle des Ausnahmetarifes 8 für Flachs u. s. w. vom 1. Juli 1898 nebst Nachträgen für den Verkehr nach Belgien und für den Verkehr nach Frankreich je ein besonderer neuer Gütertarif, Teil IV, enthaltend Ausnahmetarif 8 für Flachs, Hanf, Hede, Werg u. s. w., in Kraft.

Die neuen Teile enthalten gegenüber dem bisherigen Tarif neben vielfachen Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen.

Nähere Auskunft erteilt die kgl. Eisenbahn-Direktion in Köln, von der auch die neuen Tarifhefte vom 20. September 1903 ab käuflich bezogen werden können.

Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). (Einbeziehung der Station Glasow.) Mit Gültigkeit vom 12. September 1903 wurde die Station Glasow des Direktionsbezirkes Bromberg als Versandstation für gebrannte Steine in den Ausnahmetarif 5 a des obgenannten Güterverkehres einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze gibt die beteiligte Dienststelle Auskunft.

Reexpeditionsverkehr für Flachs u. s. w. von Königsberg und Elbing nach belgischen und französischen Stationen. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. Oktober 1903 wird für den vorbezeichneten Verkehr an Stelle des Reexpeditionstarifes vom 1. Dezember 1898 nebst Nachträgen I bis II ein neuer Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs u. s. w. von Königsberg i. Pr. und Elbing nach belgischen und französischen Stationen eingeführt. Der neue Tarif enthält gegenüber dem bisherigen neben vielfachen Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen; letztere treten jedoch erst mit dem 15. Oktober 1903 in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt die kgl. Eisenbahn-Direktion in Köln, von der auch der neue Tarif vom 15. September 1903 ab käuflich bezogen werden kann.

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Zeitz.) Mit Geltung vom 1. Oktober 1903 wird die Station Zeitz Preuss. Stsbhf. des Direktionsbezirkes Erfurt als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen des vorgenannten Verbandstarifes einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Dienststellen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Frachtberechnung für die Station Wittmar.) Die durch die Nachträge XI zu den Tarifheften Nr. 1—4 und 6 eingeführten Entfernungen für den Verkehr der Station Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn finden vom 20. September ab zur Berechnung der Frachten für den gesamten Eil- und Frachtgutverkehr (ausschliesslich Fahrzeuge) Anwendung.

Ausfuhrtarif vom 15. Februar 1897 für Getreide etc. ab deutschen Stationen nach holländischen und niederländischen Stationen. (Tarifnachtrag IX.) Am 1. Oktober 1903 tritt der Nachtrag IX zum Ausfuhrtarife vom 15. Februar 1897 für Getreide u. s. w. nach Stationen der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahn und der Niederländischen Zentraleisenbahn in Kraft. Durch denselben wird die Station Schyndel der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn in den Verkehr aufgenommen.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die beteiligten Güterabfertigungsstellen zu 5 Pfg. das Stück zu beziehen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Nierenhof.) Mit Gültigkeit vom 15. September 1903 wurde die Station Nierenhof des Direktionsbezirkes Elberfeld als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen u. s. w. aufgenommen.

Russland. (Tarife für Exportzucker.) Der „Torg. Prom. Gaz." nach wird die russische Schiffahrts- und Handelsgesellschaft für zum Export bestimmten, in Odessa in gebrochenem Verkehre angelangten Zucker vom 6. September a. St. an nachfolgende Gebühren einheben: Für die Ausladung von Sandzucker aus dem Waggon ins Packhaus 4 Kop. pro Pud, für Ausladung von Sandzucker ins Packhaus aus Waggons mit Plomben der Akziseverwaltung $6^1/_2$ kg pro Pud, bei Abfertigung von Zucker — Raffinade nach St. Petersburg und Wladiwostok $2^5/_6$ Kop. pro Pud. In diesen Gebühren sind bereits einbezogen: Die Kosten für eine einmonatliche Lagerung im Packhaus, die Erfüllung der Zollformalitäten, die Beschaffung der Abrechnungsquittungen oder Bescheinigungen über die Ausfuhr des Zuckers beim Odessaer Zollamte, sowie die Berichtigung der Kanzlei- und Stempelgebühren. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Zuckersteuergesetz.) Das unterm 12./25. Mai 1903 bestätigte und am 1./14. September 1903 in Kraft tretende Zuckersteuergesetz lässt die grundlegenden Prinzipien des Gesetzes vom 20. November 1895 unverändert. Die neuen Bestimmungen haben hauptsächlich das Bestreben, die Produktion mit dem inländischen Konsum in besseren Einklang zu bringen. Das Quantum Zucker, das für den freien Verkehr bestimmt ist und bisher 60.000 Pud für jede Fabrik betrug, ist auf 80.000 Pud erhöht worden. Uebersteigt die wirkliche Produktion die festgesetzte Gesamtproduktion, so wird im Gegensatze zu den bisherigen Vorschriften das darüber hergestellte Quantum ausschliesslich den Fabriken angerechnet, die es hergestellt haben, entsprechend der Höhe der Ueberproduktion. Hierzu war es nötig, festzustellen, wie viel jede Fabrik produzieren darf, um in den Grenzen der normalen, auf alle Fabriken zu verteilende Gesamtproduktion zu bleiben. Nach den Bestimmungen ist die normale Produktion einer Fabrik für eine Betriebsperiode nach ihrer Produktionsfähigkeit zu bestimmen, die aber jedenfalls zum mindesten 80.000 Pud, d. h. das von vornherein auf den inneren Markt zu bringende Quantum betragen muss.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2013		k. k. österr. Staatsbahnen	Zucker aller Art der Pos. Z—8 d) des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2	Huslatyn transit	Krakau transit für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts	Bei Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 23. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	293 Heller	154 Heller	139 Heller	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidierung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: Die auf den Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Transport ab Husiatyn nach einem deutschen Hafen. Die Original-Zolldokumente über die erfolgte Einfuhr des Gutes aus Russland. Für den Fall, als die Vorlage der Original-Zolldokumente über die erfolgte Einfuhr des Gutes aus Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden. Die vorzulegenden Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau in Vorlage zu bringen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
2044	**k. k. österr. Staatsbahnen**	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Getreide, Hülsenfrüchte etc., laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Simbach k.k.St.B.	Siegsdorf	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil III, Heft 1 (Abteilung I, Tariftabelle IV) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·59		Im Kartierungswege		
					Waging					0·68				
				oder umgekehrt										
2045	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	a) Chamotte, Chamottemehl; b) Chamottemörtel (Chamottespeise), feuerfester Mörtel; c) Chamotteziegel (Chamottesteine), feuerfeste Ziegel (feuerfeste Steine, auch basische), alle diese Artikel, wenn unverpackt; d) Ofenkacheln, Wandverkleidungsplatten, glasiert	Łużna-Lischan	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens ad a) und d) für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen; ad b) und c) für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller: a) 185, b) 185, c) 165, d) 269		Im Kartierungswege		
					Brody					a) 321, b) 298, c) 301, d) 476				
					Czernowitz					a) 355, b) 325, c) 335, d) 523				
					Dembica					a) 253, b) 247, c) 233, d) 367				
					Itzkany					a) 372, b) 339, c) 352, d) 548				
					Jaroslau					a) 275, b) 263, c) 255, d) 408				
					Kolomea					a) 341, b) 314, c) 321, d) 504				
					Krakau					a) 201, b) 201, c) 181, d) 301				
					Lemberg					a) 303, b) 284, c) 283, d) 450				
					Lemberg-Podzamcze					a) 303, b) 284, c) 283, d) 450				
					Neu-Sandec					a) 258, b) 250, c) 238, d) 373				
					Podgórze-Bonarka					a) 213, b) 213, c) 193, d) 300				
					Podgórze-Płaszów					a) 213, b) 213, c) 193, d) 309				
					Podwołoczyska					a) 341, b) 314, c) 321, d) 504				
					Przemyśl					a) 283, b) 268, c) 263, d) 422				
					Rzeszów					a) 263, b) 253, c) 243, d) 385				
					Saybusch-Żywiec					a) 190, b) 190, c) 170, d) 278				
					Stanislaus					a) 331, b) 306, c) 311, d) 490				
					Stryj					a) 311, b) 290, c) 291, d) 462				
					Tarnopol					a) 331, b) 306, c) 311, d) 490				
					Tarnów					a) 241, b) 238, c) 221, d) 346				
					Volksgarten					a) 357, b) 327, c) 337, d) 526				
					Złoczów					a) 317, b) 295, c) 297, d) 470				

Spalte	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	2046
2. Die Publikation erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen
3. und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Lokalbahnen Chabówka-Zakopane, Krakau-Kocmyrzów, Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna
4. Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	1. Futterkräuter der Pos. F—28; Futterrüben der Pos. F—29; Häckerling der Pos. H—1; Heu und Stroh der Pos. H—11, auch Futterkräuter, getrocknet. und Klee, getrocknet; Holzsägespäne aus Pos. H—27 b; Holzwolle der Pos. H—31; Klee der Pos. K—19; Malzkeime der Pos. M—8; Schlempen der Pos. S—21; Spreu der Pos. S—51 und Trebern der Pos. T—29; 2. Torfstreu und Torfmull der Pos. T—27 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I; 3. Kartoffeln
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von — nach	a) Rücksichtlich der im Abschn. A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien b) Rücksichtlich der Hauptbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn c) Rücksichtlich der Lokalbahnen Chabówka-Zakopane, Krakau-Kocmyrzów, Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. b) Als Empfänger ist im Frachtbriefe eine der nachstehend angeführten, in den politischen Bezirken Biała, Bochnia, Brzesko, Chrzanów, Dąbrowa, Krakau, Mielec, Myślenice, Nowy Sącz, Nowy Targ, Podgórze, Rudki, Tarnów, Wadowice, Wieliczka und Żywiec gelegenen, vom Notstande heimgesuchten Gemeinden Galiziens zu bezeichnen. Die als Empfänger bezeichnete Gemeinde verpflichtet sich, die Sendungen nur an Landwirte des Notstandsgebietes, und zwar ausschliesslich für den eigenen Wirtschaftsbetrieb der letzteren, abzugeben. c) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers das demselben obliegende Auf-, bezw. Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, so werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren erhoben. d) Auf dem Frachtbriefe ist von der Bestimmungsstation zu vermerken, ob die Sendung von dem Empfänger abgeladen worden ist, und gleichzeitig zu bestätigen, dass die Sendung vom Bahnhofe mittels Strassenfahrzeugen oder Schleppbahn abgeführt worden ist
7. und gilt in der Zeit	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	zu a) Frachtsätze des Ausnahmetarifes II zu b) Für die Artikel: ad 1) und 3) Frachtsätze der Klasse C, ad 2) Frachtsätze des Spezialtarifes 3 — weniger 15 Prozent, mindestens 0·26 h pro 100 kg und 1 km. Bei Ermittlung ieser Frachtsätze pro 100 kg erfolgt Aufrundung auf ganze Heller zu c) 0·30 h pro 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr unter Wahrung der Minimalfrachtgebühr von K 8 pro Frachtbrief und Wagen
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen die bis längstens Ende März 1904 durch die als Besteller und Empfänger der Sendungen auftretende Gemeinde bei der Verwaltung der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem umseitig angefügten Muster in allen Teilen vorschriftsmässig ausgefertigten Kumulativ-Bestellzettel auszustatten ist. Frachtbrief und Kumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen und darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. — Beide Belege werden bei Liquidierung der Refaktiebeträge bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung
14. Besondere Bemerkungen	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Lokalverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen beteiligten Verwaltung für den Verkehr mit den anderen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Kommen hierbei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zugrunde gelegt

Kumulativ-Bestellzettel.

Das Gemeindeamt in . . . . bestellt . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Futter- und Streumitteln, bezw. Kartoffeln:

Vor- und Zuname des Gemeinde-angehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . . .		

Dieses Gesamtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittels Strassenfahrzeuges oder Schleppbahn abgeführt werden.

Das Aufladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers, das demselben obliegende Auf- oder Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, so werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren eingehoben.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirtschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . den . . . . 190 . .

L. S.

Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass die Gemeinde . . . . zur Zeit des Bezuges der vorangeführten Sendungen vom Notstande heimgesucht war, und dass das im vorstehenden bezifferte Quantum zur Verwendung im eigenen Bereiche der obgenannten Gemeindeangehörigen bestimmt, sowie auch dem Wirtschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher diesfalls die seitens der beteiligten Bahnverwaltungen für Sendungen von Futter- und Streumitteln, bezw. Kartoffeln, an eine vom Notstande heimgesuchte, in einem der politischen Bezirke Biała, Bochnia, Brzesko, Chrzanów, Dąbrowa, Krakau, Mielec, Myślenice, Nowy Sącz, Nowy Targ, Podgórze, Rudki, Tarnów, Wadowice, Wieliczka und Żywiec gelegene Gemeinde gewährten Frachtermässigungen in Anspruch genommen werden können.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . den . . . . 190 . .

L. S.

Unterschrift:

Anmerkung. Der Kumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

Verzeichnis der Gemeinden, für welche vorstehende Frachtbegünstigung gilt.

In der k. k. Bezirkshauptmannschaft:

Biała:

Babice, Bielany, Broszkowice, Brzeszcze, Brzezinka, Czaniec, Dwory, Harmęże, Hecznarowice, Kaniów, Kaniów dańkowski, Kańczuga, Klucznikowice, Kobiernice, Kruki, Łęki, Malec, Międzybrodzie lipn., Międzybrodzie kob., Monowice, Nowawieś, Osiek, Oświęcim, Pławy, Porąbka, Przecieszyn, Rajsko, Skidzin, Wilczkowice.

Bochnia:

Baczków, Bieńkowice, Chobot, Drwinia, Grobla, Niedary, Popędzyna, Niepołomice, Świniary, Trawniki, Ujście solne, Wola batorska, Wola drwińska, Wola zabierzowska, Zabierzów.

Brzesko:

Wytrzyszczka, Będzieszyna, Czchów, Piaski drużków, Jurków, Lewniowa, Filipowice, Strużе, Wesołów, Zakliczyn, Lusławice, Roztoka, Zawada lanck., Charzewice, Kończyska, Słona, Bieśnik, Bogumiłowice, Grabno, Jaworsko, Łukanowice, Łętowice, Olszyny z Sukmaniem, Rudka, Wojnicz, Wielkawieś, Więckowice, Zamoście z Ratnawemi, Zakrzów, Przybysławice, Zdrochec, Marcinkowice, Biskupice radłowskie, Zabawa, Wał Ruda, Wola radłowska, Szczurowa, Strzelce wielkie, Rajsko, Dołęga, Niedzieliska, Rude Rysie, Wola przemykowska, Księże kopacze, Kwików, Zaborów, Pojawie, Bor.ęcin, Bielcza, Wokowice, Sterkowiec, Łęki, Przyborów, Biadoliny radłowskie, Dembno, Jastew, Łoniowy, Lopoń, Łysa góra, Jadowniki podgórne, Rząchowa, Górka, Dąbrówka morska, Strzelce małe, Uszew, Gnojnik, Gosprzydowa.

Chrzanów:

Bobrek, Brzezinka, Chrzanów, Chełmek, Dąb, Dubie, Gromiec, Gorzów, Jankowice, Jeleń, Jaworzno, Kwaczała, Krzeszowice, Mętków, Młinka, Nowojowa góra, Niegoszowice, Nielepie, Olszyny, Okleśna, Podłęże, Poręba, Pisary, Rozkochów, Radwanowice, Rudawa, Zagórze, Żarki, Źródła.

Dąbrowa:

Jagodniki, Jadowniki mokre, Wola rogowska, Demblin, Nowopole, Ujście jezuickie, Biskupice, Miechowice wielkie, Wietrzychowice, Pałuszyce, Sikarzyce, Pasieka otfinowska, Niecieczа, Konary.

Kraków:

nad Wisłą: Kamień, Russocice, Kłokoczyn, Czernichów, Czernichówek, Zagacie, Wołowice, Dąbrowa, Rączna, Jeziorzany, Sciejowice, Piekary, Kryspinów, Bielany, Przegorzały, Zwierzyniec, Półwsie zwierzynieckie, Grzegórzki, Dąbie, Pleszów, Branice, Przylasek rusiecki, Wyciąże, Wolica;
nad Rudawą: Czarna wieś, Łobzów, Wola justowska, Bronowice małe, Chełm, Olszanica, Mydlniki, Rząska, Zabierzów, Ujazd, Brzezie, Bolechowice, Karniowice, Kobylany, Więckowice.

Mielec:

Przykop, Zadusznik, Kliszów, Gawłuszowice, Rożniaty, Ziempniów, Otałęż, Wola otałęzka, Breń osuchowski, Wampierzów, Gliny małe, Gliny wielkie, Ostrówek, Surowa, Wola wadowska.

Myślenice:

Biała, Bieńkówka, Biertowice, Brzączowice, Budzów, Bysina, Bystra, Droginia, Głogoczów, Grzechynia, Jachówka, Jasienica, Jawornik, Jordanów, Kojszówka, Krzyszkowice, Krzywaczka, Krzeczów, Lubień, Malejowa, Myślenice, Naprawa, Osielec, Osieczany, Poręba, Pcim, Raba wyżna, Rabka, Sidzina, Skawa, Skawica, Skomielna czarna, Słonne, Sułkowice, Toporzysko, Trzebunia, Trzemeśna, Wola radziszowska, Zaryte, Żarnówka.

Nowy Sącz:

Andrzejówka, Barcice, Biała woda, Biegonice, Brzyzna, Brzezna, Chełmiec, Czerniec, Dąbrowa, Gaboń, Gaj, Gostwica, Jelna, Kadcza, Kobyle-Gródek, Kokuszka, Kunów, Kurowska wola, Lipie, Łącko, Łączki, Łomnica, Łososina dolna, Marcinkowice, Maszkowice, Młodów, Mostki, Muszyna, Naszacowice, Niszkowa, Obłazy, Olszana, Piwniczna, Podegrodzie, Podrzecze, Przysietnica, Rdziostów, Roztoka brzeziny, Rytro, Rożnów, Stary Sącz, Stadło, Sucha struga, Swiniarsko, Tabaszowa, Tegoborze, Tropie, Wielogłowy, Witowice dolne, Witowice górne, Wola Kroguleoka, Wronowice, Zabełcze, Zaprzeż, Załubińcze, Zarzecze, Zawadka, Zbyszyce, Znamirowice, Zubrzyk, Zbikowice, Żegiestów.

Nowy Targ:

Dlugopole, Wróblówka, Krauszów, Ludźmierz, Morawczyna, Nowy Targ, Waksmund, Dembno, Maniowy, Czorsztyn, Kluszkowce, Sromowce wyżne, Szczawnica niżna, Ochotnica.

Podgórze:

Bodzów, Borek fałęcki, Borek szlachecki, Brzyczyna dolna, Buków, Chorowice, Dębniki, Facimiech, Gaj, Golkawice, Gołuchowice, Jugowice, Jurczyce, Kobierzyn, Konary, Kopanka, Korabniki, Kossocice, Kostrze, Kryęcin, Kulerzów, Kurdwanów, Libertów, Ludwinów, Lusina, Łagiewniki, Mogilany, Ochodza, Olszowice, Opatkowice, Piaski wielkie, Płaszów, Polanka Haller, Prokocim, Pychowice, Radziszów, Rajsko, Rzozów, Samborek, Siarczana góra, Sidzina, Skawina, Skotniki, Swiątniki górne, Swoszowice, Soboniowice, Tyniec, Włosań, Wola duchacka, Wróblowice, Wrząsowice, Zakrzówek, Zbydniowice, Zelczym-Pozowice.

Rudki:

Terszaków, Powerchów, Kołodruby, Koniuszki siemianowskie, Zagórze, Ostrów, Czernichów, Chłopczyce, Dołobów, Czajkowice, Mosty, Monasterzec, Małpa, Kołodówka, Pohorce, Podolce, Susułów, Łowczyce, Podźwierzyniec, Nowa wieś, Brzeziec, Wańkowice, Błozew dolna, Czułowice, Katarynice, Jakuńczyce, Porzece;

Tarnów:

Bobrowniki małe, Gromnik, Krzyż, Mikołajowice, Rudka, Ryglice, Siedlec, Siemiechów, Smigno, Szczepanowice, Tuchów, Wierzchosławice, Wróblowice, Zukowice stare;

Wadowice:

Klecza dolna, Brzezinka ad kopyt, Babica, Woźniki, Żygodowice, Tłuczań dolna, Tłuczań górna, Jaroszowice, Boków, Barwałd średni, Brody, Klecza górna, Barwałdzka, Dąbrówka, Benczyn, Barwałd górny, Leńcze górne, Stronie, Zakrzów, Zebrzydowice, Podolany, Wielkie drogi, Kopytówka, Brzeźnica, Karbutowice, Stryszów, Palcza, Baczyn, Bugaj, Lanckorona, Leśnica, Jastrzębia, Stanisław dolny, Zarzyce małe, Podchybie, Zarzyce wielkie, Izdebnik, Przytkowice, Kalwarya, Tomice, Koziniec, Ponikiew, Zawadka, Chocznia, Porzeń dolny, Zagórnik, Wieprz, Targanica, Sułkowice, Rzyki, Roczyny, Przybradz, Inwałd, Gierałtowice, Frydrychowice, Andrychów, Sosnowice, Łączany, Chrzastowice, Spytkowice, Smolicz, Przeciszów, Lipowa, Piotrowice, Palczowice, Grodzisko, Rudze, Zator, Podolcze, Miejsce, Trzebieńczyce, Laskowa, Połwieś, Kossowa, Ryczów, Radocza, Jaśkowice, Wadowice, Swinna poręba, Graboszyce, Witanowice, Łgota, Tarnawa, Zembrzyce, Mucharz, Skawce, Jaszczurowa, Zękawica.

Wieliczka:

Rybitwy, Przewóż, Brzegi, Grabie, Węgrzce w. Bieżanów, Kokołów, Brzezowa, Dobczyce, Niezdów, Winiary, Kunice, Fałkowice, Gdów.

Żywiec:

Bystra, Brzuśnik, Cięcina, Cisiec, Gilowice, Hucisko, Jeleśnia, Juszczyna, Kamesznica, Kociarz, Kocoń, Korbielów, Koszarawa, Kuków, Lachowice, Łekawica, Łodygowice, Milówka, Nieledwia, Oczków, Ostre, Pewel mała, Pewelka, Pewel wielka, Przyłęków, Przyborów, Radziechowy, Rajcza, Rycerka dolna, Slemień, Sporysz, Sól, Sucha, Szare, Stryszawa, Ujsoły, Wieprz, Żabnica, Czernichów, Krzyżowa, Sobotnia wielka.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2047	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Trass (ausgenommen sizilianischer Trass [Puzzolanerde])	Kruft	Mähr.-Weisskirchen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 9 (Ausnahmetarif Nr. 88, Abteilung I) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 2·11		Im Kartierungswege		
				Kruft	Prerau					2·18				
				Plaidt	Mähr.-Weisskirche					2·10				
				Plaidt	Prerau					2·17				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2048	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Dernis und Siverić	Spalato	Einhaltung der im Verordnungs-Blatte Nr. 62 vom 30. Mai 1903 unter fortlauf. Nr. 1403 angegebenen Bedingungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	250 Heller	200 Heller	50 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplikat-Frachtbriefe, welche vom Absender bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest zu bewirken ist. Sollte auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuell sich ergebende Mehrbetrag zur Liquidierung	
2049	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	der Abteilung b des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Schärding	Darmstadt Hauptbhf. Pr.H.St.B. Wiesbaden oder umgekehrt	Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen und Frachtzahlung für mindestens 20 Kilogramm	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif Nr. 3 für Lebensmittel als Eilgut, enthalten im Tarife, Teil II, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 4·51 4·81		Im Kartierungswege		
2050	k. k. österr. Staatsbahnen		Holzwolle	Molit Pozoritta	Nowoselitza Reichsgrenze trs. (für Odessa Port)	Aufgabe als Frachtgut mit direkt nach Odessa Port lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 58 69		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2051	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Weintrauben	Lajosmizse	Bielitz	Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	718		Im Kartierungswege		
					Lemberg					881				
2052	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C oder des Spezialtarifes 2	Nagy-Borosnyó (Station der Brassó-Háromszéker Lokalbahn)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2	Es besteht kein direkter Frachtsatz	291 Heller		Im Kartierungswege		
2053	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Position Z—8/a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	a) Čakovic B.N.B. b) Jiřitz (Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz) †) c) Neratovic B.N.B.	siehe unten	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokaltarife	Heller (siehe unten)			Im Kartierungswege		†) Gültig nur für solche Etablissements, welche mit der Station Jiřitz in direkter Schienenverbindung stehen. *) Es bestehen für diesen Artikel keine direkten Frachtsätze

Nr. 2053 — Heller:

nach	9 a)	9 b)	9 c)	10 a)	10 b)	10 c)	11 a)	11 b)	11 c)
Floridsdorf K.F.N.B.	*)	*)	*)	174	181	174	—	—	—
Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B.	193	*)	193	174	181	174	19	—	19
Korneuburg Oe.N.W.B.	185	*)	185	174	181	174	11	—	11
Korneuburg-Donaulände Oe.N.W.B.	185	192	185	166	173	166	19	19	19
Nussdorf k.k.St.B.	193	200	193	174	181	174	19	19	19
Stadlau St.E.G.	*)	*)	*)	174	181	174	—	—	—
Wien-Donaukaibahnhof k.k.St.B.	201	*)	201	182	189	182	19	–	19
Wien-Freilager Am Schüttel k.k.St.B.	198	*)	198	179	186	179	19	—	19
Wien-Lagerhaus k.k.St.B.	193	*)	193	179	186	179	14	—	14
Wien II (K.F.J.B.), K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.	193	200	193	174	181	174	19	19	19

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2054	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken	Buschtěhrad B.E.B. Duby B.E.B. Kladno B.E.B.	Vlarapass St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	-	Heller 125 126 126		Im Kartierungswege		Ausser den nebigen Frachtsätzen gelangen für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren zur Einhebung
2055	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, gemahlen oder präpariert, lose oder in Säcken (mit Ausnahme von Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt)	Blosdorf k.k.St.B.	Halbstadt St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife		58 Heller		Im Kartierungswege		
			Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt							56 Heller				
2056	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenplatinen	Althütten (k.k.St.B.) via Rakonitz—Lužna-Lischan	Annathal-Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Tariffrachtsätze	85 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)			
				von	nach									
2057	**Südbahn-Gesellschaft**		**Weizen**	I. den Stationen der Strecken; a) **Komárom—Moha,** b) **Budapest S.B. — Balaton Szt. György** und c) **Lajta Szt. Miklós—Györvár**	**Triest**	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 10.000 Tonnen (zu 1000 kg) während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein Mühlen-Etablissement adressiert sein und in demselben zur Vermahlung gelangen. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Auf Sendungen ab Stationen der ungarischen Anschlussbahnen der Südbahn, von welchen direkte Frachtsätze nach Triest bestehen, findet diese Begünstigung nur in der Weise Anwendung, dass die Differenz zwischen dem für den Südbahndurchlauf von der laut Verkehrsleitungsvorschrift in Betracht kommenden Uebergangsstation der Südbahn bis Triest entfallenden Frachtanteile und dem korrespondierenden Frachtsatze der Rubrik 10 rückvergütet wird, sofern der betreffende Frachtanteil höher ist als dieser Frachtsatz	**vom 1. Oktober 1903 bis Ende September 1904**	**Lokaltarif**	**Verschieden**	160	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	Gegen die auf reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Sendungen tatsächlich in dem Etablissement derselben zu Mehl verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage zu bringen	*) Ausser den in Rubrik 6 bezeichneten Sendungen werden auch die von der reklamierenden Firma (als Empfängerin) von den Stationen: Komárváros, Zala-Szt. Iván, Szt. Mihály-Pacsa, Gelse, Legrád, Mura-Keresztur, Mura-Király und Csaktornya nach Triest bezogenen Weizensendungen rücksichtlich der Erreichung des Minimalquantums von 10.000 Tonnen in die Refaktie einbezogen, sofern rücksichtlich dieser Sendungen die Bestimmungen dieser Verlautbarung eingehalten wurden
				II. a) den Stationen der Strecke: Barcs—Berczencze, dann b) von Nagy-Kanizsa						131				
				III. Zákány						122				
				IV. Sziszek						101				
										Heller inkl. ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2058	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schleifholz bis zu 2·5 m Länge nur beim Bezuge von Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken und daher an diese Fabriken adressiert	Böhm. Kubitzen-Vollman Taus	Stockstadt a. M.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif Nr. 55 für Holz, enthalten im Tarife, Teil II, Heft 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·95 0·99		Im Kartierungswege		
2059	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine	Zawratetz-Tremoschnitz	Kuttenberg Stadt	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	27·4 Heller		Im Kartierungswege		
2060	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau	Braunau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue einer elektrischen Zentrale in Braunau bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1904	Lokaltarif	Verschieden		20 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Oesterr. Union-Elektrizitäts-Gesellschaft in Braunau lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Juni 1904	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2061	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Schwefel und Schwefelblüte der Pos. 8—28 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Triest	Napagedl (K.F.N.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Schwefel in losen Stücken ist, wenn unverpackt vom Absender, bezw. Empfänger auf- und abzuladen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3	358	280	78	Im Kartierungswege		
				Fiume					360	284 (bei Fiume auch inklus. ungar. Transportsteuer)	76			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 110. **Wien, 24. September 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 19. September 1903,*) mit welcher die Ein- und Durchfuhr gewisser Waren und Gegenstände aus der Stadt und dem Hafengebiete von Marseille verboten, bezw. beschränkt wird.

Auf Grund des internationalen Sanitätsübereinkommens und Sanitätsreglements vom 19. März 1897, R.-G.-Bl. Nr. 13 ex 1901, wird aus Anlass des Auftretens von Pestfällen in Marseille im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung die Ein- und Durchfuhr folgender Waren und Gegenstände aus der Stadt und dem Hafengebiete von Marseille verboten, bezw. beschränkt:

1. Gebrauchte Leibwäsche, alte und getragene Kleidungsstücke (Gebrauchseffekten), gebrauchtes Bettzeug.
Werden diese Gegenstände als Reisegepäck oder infolge eines Wohnungswechsels (Einrichtungseffekten) befördert, so unterliegen sie den besonderen Bestimmungen über sanitätspolizeiliche Revision und Behandlung beim Grenzübertritte.
2. Hadern und Lumpen, einschliesslich der hydraulisch zusammengepressten Lumpen, welche im Grosshandel versendet werden.
3. Gebrauchte Säcke, Teppiche und Stickereien, welche benützt sind.
4. Grüne Felle, ungegerbte Häute, frische Häute.
5. Frische Tierabfälle, Klauen, Hufe, Mähnen, Haare, rohe Seide und Wolle.
6. Menschenhaare.

Die Durchfuhr der aufgezählten Waren und Gegenstände ist jedoch gestattet, wenn dieselben so verpackt sind, dass unterwegs eine Berührung damit nicht möglich ist, und wenn die Bewilligung der Einfuhr in das benachbarte ausländische Durchzugs-, bezw. Einfuhrgebiet nachgewiesen ist.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zoll-, bezw. Seesanitätsbehörden bekannt wird, in Kraft.

Koerber m. p. **Call** m. p. **Böhm** m. p.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. September 1903, womit für den Monat Oktober 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Oktober 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19\frac{1}{2}$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

---

*) Enthalten in dem am 20. September 1903 ausgegebenen XCIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 190.

Eröffnung der Lokalbahn Schweissing-Haid.

Am 20. September wurde die Lokalbahn Schweissing-Haid mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Schweissing-Tschernoschin (Anschlussstation an die k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger), Lohm-Labes (Haltestelle), Hollezrieb (Station), Speierling (Haltestelle) und Haid (Station) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Stationen Hollezrieb und Haid sind für den Gesamtverkehr (ausschliesslich explosiver Güter), die Haltestellen Lohm-Labes und Speierling für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtet.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Aktiengesellschaft „Oesterreichische Schuckert-Werke".

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung die nach den Beschlüssen der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft „Oesterreichische Schuckert-Werke" in Wien vom 5. April 1902 vorgenommenen Aenderungen der §§ 7 und 8 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 29. August 1903. — Z. 38.574. E.-M.-Z. 40.764.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. galizische Statthalterei hat den Baukonsens für die projektierten Zugmeldeposten-Einrichtungen auf der Bahnlinie Bielitz—Saybusch im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 35.927.]

Normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Projekte für eine Teilstrecke: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse für die Teilstrecke Korneuburg—Rückersdorf, km 0·0 bis km 7·8, der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn neu vorgelegten Projektes für eine „Variante Stetten" die Trassenrevision, Stationskommission und politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie bezüglich des ursprünglichen Projektes für die gleiche Teilstrecke mit der Trassenführung über Leobendorf die Stationskommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung in der Zeit vom 20. bis 24. Oktober 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 41.084.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Vorlage des Detailprojektes mehrerer Schleppgeleise in Gablonz a. N. und Reinowitz: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. September das vom Verwaltungsrate der Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft in Gablonz a. N. behufs Einleitung der Trassenrevision und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorgelegte Detailprojekt mehrerer Schleppgeleise in Gablonz a. N. und Reinowitz, und zwar:

a) zum Hauptpostamte in Gablonz a. N.;
b) zum Postamte am Bahnhofe Gablonz a. N.;
c) zum Postamte in der Gebirgsstrasse in Gablonz a. N.;
d) in das Etablissement der Firma Gebrüder Redlhammer in Gablonz a. N. und
e) in das Etablissement der Firma August Möllers Söhne in Reinowitz

überprüft und unter gewissen Bemerkungen geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen.

Die k. k. Statthalterei in Prag wurde demnach unter Uebermittlung des Projektes beauftragt, im Sinne der §§ 3 bis 5 der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen dem k. k. Eisenbahnministerium zu berichten. [E.-M.-Z. 31.842.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Weckelsdorf-Parschnitz. (Vorlage des Detailprojektes für die Variante einer Teilstrecke: Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. September das von der Bahnbau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Comp. in Wien behufs Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung vorgelegte Variantenprojekt für die Teilstrecke von km 1·200 bis km 2·480 der projektierten normalspurigen Lokalbahn Weckelsdorf-Parschnitz mit Führung der Bahntrasse über das bestehende Schulgebäude im Markte Weckelsdorf an die k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage geleitet, bei Anlass der mit dem Eisenbahn-Ministerialerlasse vom 4. September 1903, Z. 29.253, bereits angeordneten politischen Begehung mehrerer Varianten der gegenständlichen Lokalbahn auch dieses Projekt den angesuchten Amtshandlungen zu unterziehen. Vor dem Eingehen in die politische Begehung der Teilstrecke km 1·200 bis km 2·400 wird eine Erörterung beider Alternativprojekte stattzufinden haben, und werden in dem Falle, wenn eine vollständige Einigung auf eines oder das andere dieser Alternativprojekte erzielt werden könnte, beide Projekte der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung zu unterziehen sein. [E.-M.-Z. 39.833.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Genehmigung des Normalplanes für die Befestigung der Schienen auf den Putzgruben im Heizhause.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. September den von der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg vorgelegten Normalplan für die Befestigung der Schienen auf den Putzgruben im Heizhause der im Baue befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) unter Rückschluss eines signierten Planpares genehmigt. [E.-M.-Z. 39.239.]

Normalspurige Lokalbahn Janów-Jaworów. (Genehmigung des Projektsplanes für die Pulsometeranlage in der Station Starzyska-Szkło.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. September den vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Jaworów in Lemberg vorgelegten Projektsplan für die Pulsometeranlage in der Station Starzyska-Szkło der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Janów-Jaworów unter Ausfolgung eines signierten Projektspares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 40.510.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz. (Detailprojekt für die Anschlussstation Daudleb und für die Anschlussstrecke: Anberaumung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojektes für die Anschlussstation Daudleb und die Anschlussstrecke km 0·0 bis km 0·67 der normalspurigen Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz die Vornahme der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen für den 30. September anberaumt. Der politischen

Begehung wird die Erörterung der Stationsfrage vorangehen, nachdem die Lage und Eigenschaft der projektierten Anschlussstation Daudleb gegenüber dem seinerzeitigen generellen Projekte nunmehr eine Aenderung erfahren hat. [E.-M.-Z. 41.738.]

Bauvergebung der Teilstrecke Prvačina — Triest-St. Andrae der Linie Klagenfurt — Triest. Die Herstellung des Unterbaues, der Beschotterung und Oberbaulegung, der Hochbauten auf der offenen Strecke, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen und der Lieferung der Grenzsteine in der vorbezeichneten Teilstrecke der Linie Klagenfurt—Triest wurde vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund des Ergebnisses der am 12. September 1903 durchgeführten Offertverhandlung rücksichtlich der Baulose 1 und 2 der Bauunternehmung Madile & Comp. in Klagenfurt, rücksichtlich der Baulose 3 und 4 an den Bauingenieur Dr. Rudolf Mayreder in Wien im Vereine mit der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft, rücksichtlich der Baulose 5 und 6 an die Bauunternehmung Kupka & Orglmeister in Wien im Vereine mit Philipp Supančič in Laibach und rücksichtlich der Baulose 7 und 8 an die Bauunternehmung Klemensiewicz, Demuth & Comp. in Wien zur Ausführung übertragen. [Z. 42.037.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung der Linie Hasenauerstrasse—Hochschulstrasse—Türkenschanzpark.) Am 22. September ist die neugebaute elektrische Teilstrecke Hasenauerstrasse — Hochschulstrasse — Türkenschanzpark für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Monate August 1903.) Der Stand an Fahrbetriebsmitteln der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen hat infolge der im Monate August erfolgten Ablieferungen folgende Vermehrung erfahren, und zwar: An Lokomotiven wurden 2 Stück abgeliefert, wodurch sich der Gesamtbestand an Lokomotiven auf 2642 Stück erhöhte. Ferner wurden 4 Stück Personenwagen I. und II. Klasse, 1 Stück zweiachsiger Motorwagen II. und III. Klasse und 4 Stück zweiachsige Motor-Beiwagen III. Klasse abgeliefert. Diese Neueinlieferungen erhöhten den Bestand an zur Personenbeförderung geeigneten Wagen auf 7409 Stück. An Lastwagen wurden 81 Stück 15 t Tragfähigkeit besitzende, offene Lastwagen ohne Bremse zur Ablieferung gebracht, wodurch sich der Gesamtbestand an Lastwagen auf 65.080 Stück erhöhte.

Ausland.

Portugal. (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Jahre 1902.) Dem „J. d. T." zufolge betrug die Länge der Eisenbahnen Portugals (in Europa) mit Ende des Jahres 1902 2371 km, von welchen 843 km vom Staate und 1528 km von Gesellschaften betrieben wurden. Die Betriebseinnahmen bezifferten sich auf Frcs. 45,100.430 und die Betriebsausgaben auf Frcs. 20,665.580. Befördert wurden 11,909.072 Reisende, 124.261 t Eilgüter und 2,581.317 t Frachtgüter.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „India" von Santos.) Dieser Dampfer ist am 15. August 1903 mit 7 Passagieren und 2430 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 74 t Option, 15 t nach Fiume und 38 t nach dem Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 3 der Linie Triest—Santos in Triest von Santos eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Santos 1,472.420 kg Kaffee (wovon 74.480 kg Option, 15.060 kg für Fiume und 7500 kg für das Ausland) und aus Rio de Janeiro 958.020 kg Kaffee (wovon 30.000 kg für das Ausland). Der Wert des eingeführten Kaffees betrug K 4,862.880.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 2640 Tonnen Gehalt ist am 12. August 1903 mit 13 Passagieren und 2101 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 309 Tonnen Zucker, nebst 2450 Stück Holz, von Triest in der Hinfahrt Nr. 8 der Eillinie Triest-Bombay (Calcutta) nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 94.485 kg (worunter 2560 kg Zucker) und 450 Stück Holz, Batavia 402 kg Kurzwaren, Padang 4800 kg Bier, Suez 2078 kg, Gedda 8329 kg, Aden 188.477 kg (worunter 94.540 kg Zucker), 1500 Stück Holz und 500 Stück Staffeln und Bretter, Hodeidah 18.989 kg (worunter 11.000 kg Zucker), Massaua 12.036 kg, Djibouti 240 kg Manufakturwaren, Karachi 148.977 kg, Bombay 470.786 kg (worunter 61.500 kg Zucker), Bassorah 38.051 kg (worunter 18.850 kg Zucker), Bagdad 3745 kg, Mahomerah 15.225 kg Zucker, Bushire 360 kg, Bahrein 35 kg leonische Waren, Cannanore 2223 kg, Calicut 1300 kg, Colombo 204.276 kg (worunter 105.360 kg Zucker), Sydney 17 kg Spirituosen, Tuticorin 211 kg Kurzwaren, Rangoon 292.566 kg, Calcutta 453.479 kg und nach Madras 139.719 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug Kronen 3,308.926.

— (Ankunft des Dampfers „Tirol" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 8. August 1903 mit 18 Passagieren und 2171 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 132 Tonnen nach Fiume und 1155 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 8 der Eillinie Triest-Bombay aus Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 1,903.914 kg (wovon 127.375 kg für Fiume und 1,113.865 kg für das Ausland), Madras 158.085 kg, Aden 57.015 kg (wovon 4610 kg für Fiume und 27.690 kg für das Ausland), Suez 24.107 kg (wovon 13.710 kg für das Ausland) und aus Port Said 28.152 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 1,824.435.

— (Abfahrt des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" nach Kobè.) Dieser Dampfer ist am 25. Juli 1903 ohne Passagiere mit 2687 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 488 t Zucker, nebst 5723 Stück Holz in der Reise Nr. 10 der Linie Triest—Kobè von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 67.416 kg (worunter 22.200 kg Zucker) und 593 Stück Holz, Suez 9849 kg (worunter 1110 kg Zucker), Gedda 9239 kg, Suakim 18.325 kg Zucker, Aden 134.575 kg (worunter 56.715 kg Zucker) und 3750 Stück Holz, Mombassa 1065 kg Glasperlen, Djiboti 336 kg Glasperlen, Hodeidah 29.951 kg (worunter 22.280 kg Zucker), Zanzibar 773 kg Möbel, Massaua 7175 kg, Bombay 465.509 kg (worunter 30.840 kg Zucker), Bassorah 39.536 kg (worunter 18.825 kg Zucker), Bagdad 2859 kg, Bushire 75 kg, Calicut 20.300 kg Eisenwaren, Lingah 23.340 kg Zucker, Capeton 186 kg Glaswaren, Colombo 112.712 kg und 1380 Stück Holz, Calcutta 22.592 kg, Brisbane 1580 kg, Sydney 614 kg, Madras 2299 kg, Penang 182.175 kg (worunter 68.907 kg Zucker), Singapore 472.485 kg (worunter 225.500 kg Zucker), Batavia 19.823 kg, Soerabaya 69.267 kg, Bangkok 10.821 kg, Samarang 89.179 kg, Saigon 3999 kg Papier, Palembang 1809 kg, Cheribon 2019 kg, Gorontalo 1237 kg, Penang or Singapore 1385 kg Esswaren, Padang 137 kg Glasperlen, Bandiermassin 431 kg Töpferwaren, Boeleleng 953 kg Baumwolle, Alehleh 285 kg Papier, Belavan-Deli 3232 kg Papier, Hongkong 359.228 kg, Hongkong or Shanghae 15.340 kg Zündhölzchen, Manila 48.167 kg, Canton 100 kg Kurzwaren, Shanghae 111.537 kg, Tientsin 2939 kg, Kian-Chiow 92 kg Manufakturwaren, Yokohama 185.972 kg, Kobè 71.924 kg und nach Kobè or Araka 62.125 kg Papier. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 2,637.569.

Verschiedene Mitteilungen.

Brünner Lokaleisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. April fand in Brünn unter dem Vorsitze des Präsidenten der Gesellschaft Dr. Karl Freiherrn von Offermann und in Anwesenheit des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Statthaltereisekretärs Franz Karger die diesjährige (18.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 9 Aktionäre der Gesellschaft erschienen, welche im eigenen, bezw. im Vollmachtsnamen 8893 Stück gesellschaftliche Aktien mit 439 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrug für die vier gesellschaftlichen Bahnlinien, und zwar für die Lokalbahnen Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz, M.-Ostrau—Elgoth, Mutenitz-Gaya und Lundenburg-Eisgrub der Gesamtgewinn K 158.468·30 (gegen K 164.782·66 im Vorjahre). Der Rückgang der Einnahmen

ist wohl auf die ungünstigen Verhältnisse der Montan- und Eisenindustrie in M.-Ostrau und Witkowitz zurückzuführen, da dies in den dortigen Kohlengruben und Eisenwerken Arbeitseinschränkungen und Arbeitsentlassungen, sowie mangels entsprechenden Verdienstes Massenauswanderungen, und damit auch eine empfindliche Stagnation im Handel und Gewerbe zur Folge hatte. Bei der Lokalbahn Mutenitz-Gaya hat sich der Verkehr im abgelaufenen Jahre bloss hinsichtlich des Frachtentransportes gehoben. Zur Verteilung gelangte eine fünfprozentige Dividende (gegen sechs Prozent im Jahre 1902), ein Rest von K 9728·77 wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Die statutenmässig aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder, und zwar die Herren k. k. Regierungsrat Wilhelm Rauscher, Kommerzienrat Hugo Landau und Dr. Karl Freiherr v. Offermann wurden per acclamationem wiedergewählt. In den Revisionsausschuss wurden neuerlich die Herren Dr. Heinrich Sonneck und Karl Melion als Mitglieder und Eugen Kuznitzky als Ersatzmann entsendet. Endlich wurde noch die anlässlich der Bewilligung zur Ausgabe von 5350 Stück Aktien, sowie infolge des Ausbaues der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub und der erhaltenen Bewilligung, bezw. Ausgabe des Prioritätenanlehens für diese Lokalbahn notwendig gewordene Abänderung der Gesellschaftsstatuten beschlossen und der Verwaltungsrat mit der entsprechenden Durchführung betraut. Sodann wurde die Generalversammlung geschlossen.

[E.-M.-Z. 24.101.]

Verlosungen.

Am 1. Juli:

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau). Prioritätsaktien lit. A (durch börsemässigen Rückkauf verlost).
Salzkammergut-Lokalbahn. Prioritätsaktien.

Am 26. August:

Lokalbahn Seitz-Czeicz-Göding. Prioritätsaktien (Rückzahlung sofort).
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf. Aktien (Rückzahlung ab 1. Juli 1904).

Am 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1888 (Rückzahlung ab 1. Dezember).
Kaschau-Oderberger Bahn. 4 proz. Silberprioritäten v. J. 1901 (Rückzahlung ab 1. März 1904).
Oesterr. Nordwestbahn. 5 proz. Prioritäten I. Emission und 3½ proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. März 1904).

Rückzahlungen.

Ab 1. Oktober:

Buschtěhrader Eisenbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen v. J. 1896. — 5 proz. Prioritätsobligationen.
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 proz. Markprioritäten v. J. 1886.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen v. J. 1871 und 1874.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen v. J. 1891.
Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Lokalbahn Göpfritz—Gross-Sieghartz. 4 proz. Prioritätsobligationen.
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 proz. Gold-Partialobligationen I. und III. Em.
Steiermärkische Landeseisenbahnen. 4 proz. Anleihe, I., II. und III. Serie.
Südbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritätsobligationen Serie X.
Ungarische Westbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen I. Em.
Valsugana-Eisenbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen I. und II. Em.

Coupon-Einlösungen.

Ab 1. Oktober.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig), für je Mk. 600 Kapital Mk. 10·80; (steuerfrei), für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—.
Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 proz. Prioritätsobligationen. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 proz. Prioritätsobligationen Em. 1884. Für je fl. 200 Kapital K 8·—; (Salzkammergut) für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—.
Bosnisch-herzegowinische Eisenbahnen. 4½ proz. Landesanleihe. Für je K 200 Kapital K 4·50.
Steiermärkische Landeseisenbahnen. 4 proz. Anleihe. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Wiener Verkehrsanlagen-Kommission. 4 proz. Für je K 200 Kapital K 4·—.
Landesbank des Königreiches Galizien. 4 proz. Eisenbahn-Obligationen. Für je K 100 Kapital K 2·—.
Ungarische Lokaleisenbahnen-Gesellschaft. 4 proz. Obligationen. Für je K 200 Kapital K 2·—.
Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 proz. Prioritätsobligationen K 8·—.
Buschtěhrader Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen K 7·50. — 4 proz. Prioritätsobligationen, für je K 200 Kapital K 4·—.
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 proz. Prioritätsobligationen, Emission 1886. Für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen v. J. 1871. K 7·50.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen K 9·94·4.
Lokalbahn Göpfritz—Gross-Sieghartz. 4 proz. Prioritätsobligationen K 40·—.
Oesterr. Nordwestbahn. 4 proz. Prioritäten, Emission 1885. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen K 15·—.
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 proz. Prioritätsobligationen Mk. 6·—.
Südbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritätsobligationen Serie X Frcs. 6·50.
Ungarische Westbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen I. Em. K 10·—.

Ab 15. Oktober:

Stuhlweissenburg-Raab-Grazer Eisenbahn. 2½ proz. Lose K 3.75.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 proz. Goldprioritätsobligationen. Mit Rücksicht auf die am 1. Oktober 1903 eintretende Fälligkeit der Talons dieser Obligationen wird mit der Ausgabe neuer Couponsbogen mit 1. Oktober 1903 begonnen.

Generalversammlungen.

Im Monate September.

26. (Lambach.) Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg. (Konstituierende Generalversammlung.)
28. (Wien.) Lokalbahn Jičin-Rovensko-Turnau. (Konstituierende Generalversammlung.)

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Bau-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien beabsichtigt, die Unterbauarbeiten für zwei Objekte der Stationserweiterung Gmünd der Linie Wien—Eger im Gesamtkostenbetrage von K 74.020 nach Einheitspreisen im Offertwege zu vergeben.

Die bezüglichen Behelfe und näheren Bestimmungen liegen bei der Abteilung 3 der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zur Einsicht auf.

Der Einreichungstermin für die Offerte ist der **15. Oktober 1903, 12 Uhr mittags.**

Wien, am 18. September 1903.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen und Aenderung der Güterklassifikation.

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1903 gelangen zur Ausgabe:

1. Der Nachtrag zu Teil II, Abt. A, des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. Februar 1898.
2. Der Nachtrag VI zum Ausnahmetarife Nr. 1 für metallurgische Produkte nach Italien vom 1. Dezember 1898.

Exemplare dieser Nachträge können kostenlos bezogen werden.

Mit Wirkung vom gleichen Tage wird die Güterklassifikation im Teil I B des Tarifes wie folgt geändert, bezw. ergänzt:

Nummer des Warenverzeichnisses		Bezeichnung der Ware	Hinweis u. s. w.	Ausseritalienische Klassifikation			Italienische Klassifikation		
deutschen	italienischen			Stückgut	Allg. Klasse	Ausn.-Tarif	Ohne Gewichtsbedingung	Wagenladungen von mindestens Tonnen	Wagenladungen Klasse, bezw. A.-T.
388	627	**Cichorienwurzeln** und Cichorienschnitze, frische	—	2	III	—	7	4 5	12 A.-T. 10
388a	627a	— gedörrte oder getrocknete	—	2	III	41	7	4 5	12 A.-T. 10

Wien, am 17. September 1903. [946]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Frielendorf in den Ausnahmetarif für Steinkohlen u. s. w. von Deutschland nach Italien.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1903 wird die Station Frielendorf der kgl. Eisenbahn-Direktion Cassel mit nachstehenden Entfernungen und Schnittsätzen in den Ausnahmetarif für Steinkohlen u. s. w. von Deutschland nach Italien einbezogen:

Entfernungen nach Pino km	Entfernungen nach Chiasso km	Entfernungen nach Peri km	von Station	nach Pino a 10 t	nach Pino b 50/45 t	nach Chiasso a 10 t	nach Chiasso b 50/45 t	nach Peri a 10 t	nach Peri b 50/45 t
				Franken für 100 kg					
820	864	907	Frielendorf	2·18	1·94	2·32	2·06	2·37	2·14

Wien, am 17. September 1903. [947]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung eines neuen Tarif-Teiles I, Abteilung A.

Mit 1. Oktober 1903 tritt für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein neuer Tarif-Teil I, Abteilung A, in Kraft.

Hierdurch werden der Tarif-Teil I vom 1. Jänner 1893, sowie die hierzugehörigen Nachträge I—IX aufgehoben.

Exemplare erliegen bei der unterzeichneten Direktion und in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn - Direktion in Elberfeld und bei der Direktion der unterzeichneten Eisenbahnverwaltung zum Preise von 30 Pfennig, resp. 35 Heller erhältlich.

Wien, am 21. September 1903. [948]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft
zugleich namens der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Verschiebung des Einführungstermines des nachbarlichen Personentarifes.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 94 vom 18. August 1903, Seite 2091, unter fortlf. Nr. [823] angekündigte Neuausgabe des nachbarlichen Personentarifes wird auf den 1. November 1903 verschoben.

Prag, am 20. September 1903. [949]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Betriebseröffnung des Hauptbahnhofes in Reichenberg für den Personenverkehr.

Am 1. Oktober 1903 wird die Betriebseröffnung des Hauptbahnhofes in Reichenberg für die Personen führenden Züge der Aussig-Teplitzer Eisenbahn stattfinden.

Von diesem Tage an werden die vorgenannten Züge, laut Fahrplan vom 1. Oktober 1903, in Reichenberg auf den Hauptbahnhof ein-, bezw. von da abfahren, und wird die Abfertigung der Personen und des Reisegepäckes bei den betreffenden Zügen in Reichenberg nur auf diesem Bahnhofe erfolgen.

Hierdurch ist der direkte Personen- und Gepäcks-Uebergangsverkehr zwischen der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg einerseits und der in den Hauptbahnhof Reichenberg ebenfalls einmündenden Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen anderseits hergestellt.

Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Rosenthal (Reichenberg A.T.E.) aufgelassen.

Teplitz, im September 1903. [950]

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Tarifierung der in den Positionen B—7 (Baumwollwaren), C—25 (Cocosteppiche), H—6 (Hanfzeuge), J—3 (Jutegewebe), K—29 (Kotzen und Lodenstoffe) und L—7 (Leinenzeuge) der Güterklassifikation genannten Waren, wenn selbe nicht verschnürt, sondern geheftet sind.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, werden die in den Positionen:

B—7 (Baumwollwaren),
C—25 (Cocosteppiche),
H—6 (Hanfzeuge),
J—3 (Jutegewebe),
K—29 (Kotzen) und
L—7 (Leinenzeuge)

der Güterklassifikation genannten Waren auch dann auf Grund der für diese Positionen festgesetzten Tarifierungen abgefertigt, wenn die einzelnen Stücke statt verschnürt nur geheftet aufgegeben werden.

Wien, im September 1903. [951]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Uebernahme von Demijohns als Stückgut zur Beförderung.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 74 vom 2. Juli 1903, Seite 1732, Pos. [658], verlautbarten Bedingungen für die Uebernahme unverpackter Hohlglaswaren als Stückgut zur Beförderung finden auf Demijohns (Korbflaschen) keine Anwendung. Diese werden als verpackte Hohlglaswaren angesehen und behandelt.

Wien, im September 1903. [952]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Massnahmen aus Anlass der Verkehrsunterbrechung in der Strecke Oberdrauburg—Dölsach der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 109 vom 22. September 1903 unter Nr. [945], S. 2349, veröffentlichten Kundmachung ist im 2. Absatze des Textes:

„Die Sendungen werden . . . . .“

das Wort „Kufstein“ zu streichen und anstatt „unterbrochene Route“ zu setzen „unterbrochenen Routen“.

Wien, am 21. September 1903. [953]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Norddeutschland.)

Einführung der Dienstanweisung Nr. 23 zum Tarife, Teil II, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1903 ist die Dienstanweisung Nr. 23 in Kraft getreten. Dieselbe enthält die Ermässigung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 6 A für Getreide etc., die Einbeziehung der Station Mogosoaia der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 6 D für Kleie, sowie Berichtigungen.

Wien, am 21. September 1903. [954]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit 1. Oktober 1903 gelangen infolge Auflassung der Personenhaltestelle Rosenthal-(Reichenberg A.T.E.) und Ueberführung der Personenzüge nach Reichenberg Hptbhf. im Verkehre zwischen Deutsch-Gabel und Leitmeritz einerseits, dann Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal anderseits neue Personenzugs-Fahrpreise II. und III. Klasse zur Einführung.

Wien, am 16. September 1903. [955]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigung der Ausnahmetarife Nr. 13 für Holz etc. und Nr. 14 für Holzstoff etc.

Die im Ausnahmetarife Nr. 13 für Holz etc. (eingeführt mit dem Nachtrage III zum Tarife, Teil II, Heft 1 a) unter lit. a 1 und b 1 für nachstehende Relationen vorgesehenen Frachtsätze sind wie folgt abzuändern:

	a 1		b 1	
	von	auf	von	auf
Bischofshofen—Pontebba trs.	1·39	1·37	1·16	1·12
Budweis— „	—	—	1·42	1·40
Friesach— „	0·81	0·78	0·71	0·66
Judenburg— „	0·94	0·93	0·83	0·79
Knittelfeld— „	1·00	0·97	0·87	0·83
Krainburg— „	0·68	0·66	0·61	0·56
Lees-Veldes— „	0·62	0·60	0·55	0·51
Leoben St.B.— „	1·06	1·04	0·91	0·87
Leoben S.B.— „	—	—	0·96	0·95
Pöchlarn— „	—	—	1·24	1·21
St. Michael— „	1·04	1·02	0·90	0·85
St. Veit a. d. Glan— „	0·68	0·66	0·61	0·56
Schladming— „	1·30	1·29	1·10	1·06
Selzthal— „	1·18	1·16	1·00	0·96
Tarvis— „	0·35	0·32	0·30	0·26
Treibach-Althofen— „	0·74	0·72	0·66	0·62
Trieben— „	1·13	1·10	0·97	0·93
Unzmarkt— „	0·90	0·87	0·80	0·75
Villach St.B.— „	0·47	0·45	0·42	0·39

Die im Ausnahmetarife Nr. 14 für Holzstoff etc. unter lit b für nachstehende Relationen vorgesehenen Frachtsätze sind wie folgt abzuändern:

	von	auf
Judenburg—Pontebba trs.	1·18	1·15
Trieben—Pontebba trs.	1·35	1·15
Weissenbach-St. Gallen—Pontebba trs.	1·54	1·15

Vorstehende Berichtigungen treten sofort in Wirksamkeit.

Wien, am 19. September 1903. [956]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Lagerung von nicht bestellbaren und nicht angenommenen Gütern bei den Rollfuhrunternehmungen.

Von dem der Eisenbahn gemäss § 70 (2) des österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglements (bezw. den korrespondierenden Bestimmungen anderer Reglements) zustehenden Rechte, Güter, welche den Rollfuhrunternehmungen zur Zustreifung übergeben werden, jedoch nicht bestellbar sind oder von den Empfängern nicht angenommen werden, diesen Rollfuhrunternehmungen auf Lager zu geben, wird in den Stationen Kremsier, Olmütz, Prossnitz, Troppau, M.-Ostrau, Bielitz und Teschen vom 1. Oktober 1903 an Gebrauch gemacht werden.

Wien, im September 1903. [957]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Ausnahmetarife für Eisen und Stahlwaren.

In dem ab 1. Juli 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Ausnahmetarife 3 werden in der 3. Zeile der Bestimmungen die Worte: „bis 7 Meter Länge“ gestrichen.

In demselben Ausnahmetarife, ferner im Ausnahmetarife III des ab 1. Jänner 1899 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, wird die unter a) enthaltene Bestimmung durch das Zeichen *) mit folgender Fussnote ergänzt:

„*) Diese Frachtsätze haben für Sendungen von über 7 Meter Länge keine Gültigkeit; für solche Sendungen gelangen die im Tarife, Teil I (Abt. B), Abschnitt C., Absatz IV, Punkt a), enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung.“

Wien, im September 1903. [958]

Die Direktion der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Massnahmen für den Güterverkehr aus Anlass der Verkehrsunterbrechung in der Strecke Oberdrauburg—Dölsach der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom Tage der Wiederaufnahme des Güterverkehres in der unterbrochenen Strecke Bischofshofen—Wörgl bis zur vollständigen Behebung der Verkehrsunterbrechung in der Strecke Oberdrauburg—Dölsach werden Sendungen von Obst, Most, Gemüse, Eiern, leicht verderblichen Lebensmitteln und sonstigen leicht verderblichen Gütern im Verkehre zwischen den Stationen Wien S.B.—Graz inkl. und Bruck a. M.—Leoben (einschliesslich der auf diese und von diesen Strecken übergehenden einschlägigen Transporte) einerseits und den Stationen Patsch bis Avio, auch Bozen-Gries transit, Trient transit und Mori transit anderseits, unter Aufrechthaltung der über die unterbrochenen Routen Marburg—Franzensfeste, bezw. Glandorf—Villach—Franzensfeste gültigen Frachtsätze zur Beförderung über die Hilfsroute Leoben—Bischofshofen—Wörgl angenommen, und zwar unter Berechnung der Lieferfristen über die Hilfsroute.

Wien, am 23. September 1903. [959]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit 15. Oktober 1903 gelangen direkte Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Klasse zwischen Lobositz St.E.G. einerseits und Tannwald-Schumburg und Grünwald anderseits, sowie von Lobositz St.E.G. nach Gablonz a/N. zur Einführung.

Wien, am 21. September 1903. [960]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zum Reglement und Tarif für das Lagerhaus der k. k. österr. Staatsbahnen in Graz.

Mit 1. Oktober 1903 tritt zum Reglement und Tarife für das Lagerhaus der k. k. österr. Staatsbahnen in Graz vom 1. Dezember 1897 der Nachtrag I in Kraft.

Inhalt desselben:

„Seite 12 die Bestimmung E (Ueberfuhrsgebühr für die Strecke Graz St.B.—Graz S.B.) nebst Ueberschrift ist zu streichen. Die Bestimmung F erhält die Bezeichnung E.“

Exemplare des Nachtrages sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach, bei der k. k. Betriebsleitung Graz und bei der Lagerhausverwaltung in Graz zum Preise von 4 Heller erhältlich.

Wien, im September 1903. [961]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

22. September. In der Strecke Mittersill—Mühlbach der Pinzgauer Lokalbahn wurde mit dem Zuge Nr. 3011 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen. Die Strecke Mühlbach—Krimml bleibt bis auf weiteres noch gesperrt.

24. September. In der Strecke Schwarzach-St. Veit—Taxenbach der Linie Salzburg—Wörgl wurde mit dem Zuge Nr. 118 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Zillertalbahn.

21. September. In der Strecke Jenbach—Zell am Ziller wurde mit dem Zuge Nr. 11 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (XXV. Nachtrag zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 gelangt der XXV. Nachtrag zur Einführung, welcher enthält:

I. Berichtigungen.
II. Vorbemerkung zum Kilometerzeiger.
III. Kilometerzeiger, und zwar u. a.:
a) Neue Entfernungen für gewisse Stationen.
b) Geänderte Entfernungen für gewisse Stationen.

Durch diesen Nachtrag werden aufgehoben:

1. Die Nachträge I—XXIV.
2. Die Seiten III, IV, 305—312 des Kilometerzeigers vom 1. April 1895.
3. Alle im Kilometerzeiger vom 1. April 1895 enthaltenen Entfernungen für die unter III b fallenden Stationen.

Der XXV. Nachtrag kann von dem Materialdepot der General-Direktion um den Preis von 80 Pfennig für das Stück bezogen werden.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1896. (Stationsnamenänderung etc.) Die Station „Witterschlick“ des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Köln führt seit 1. August 1903 die Bezeichnung „Impekoven“.

Gleichzeitig ist eine neue Station Witterschlick eröffnet worden, zwischen den Stationen Impekoven und Kottenforst gelegen; diese neue Station Witterschlick ist in den obigen Tarif noch nicht einbezogen.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Februar 1901. (Tarife im Verkehre mit Lindau.) Die Tarife für Friedrichshafen in den ab 1. September 1903 gültigen Nachtrage 11 zum Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Seehafen-Ausnahmetarife vom 1. September 1891 gelten vom gleichen Tage ab bis zur Ausgabe eines Nachtrages zum Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarife auch im Verkehre mit Lindau. Mit dieser Massnahme sind teilweise Frachtermässigungen verbunden. Soweit daneben einzelne geringe Frachterhöhungen eintreten, kommen die neuen Sätze erst vom 1. November 1903 zur Anwendung.

Deutschland. (Sächsischer Eisenbahnrat.) Am 4. September 1903 trat der ständige Ausschuss des sächsischen Eisenbahnrates zu einer Sitzung zusammen. Es handelte sich um die Begutachtung eines Antrages der Eisenbahn-Direktion Magdeburg, den diese im Auftrage des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen gestellt hat und der sich mit der Tarifierung von Zucker und Melasse beschäftigt. Für diese und noch einige andere Artikel der Zuckerindustrie hat nämlich der deutsche Reichstag bei den Beratungen über die sogenannte Brüsseler Zuckerkonvention und über das neue Zuckergesetz einen Beschluss gefasst, der eine Ermässigung der einschlägigen Eisenbahnfrachten auch im deutschen Binnenverkehre empfiehlt. Nach Erstattung eines eingehenden Berichtes sprach sich der Ausschuss mit Mehrheit dafür aus, dass sowohl hinsichtlich des Konsumzuckers, als auch des Rohzuckers und der nicht zu Futterzwecken bestimmten Melasse zur Zeit von einer Aenderung der jetzigen Tarifierung abgesehen werden möchte. Ein Antrag, zwar die Tarifierung des Konsumzuckers unverändert zu lassen, aber den Rohzucker und die nicht zum Verfüttern bestimmte Melasse in der Fracht zu ermässigen, wurde mit 3 gegen 2 Stimmen abgelehnt. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Einführung neuer Nachträge.) Am 1. Oktober 1903 treten zum Französisch-Deutschen Gütertarife (über Belgien), Teil II, die Nachträge VIII zum Hefte 1 b vom 1. Jänner 1895, VII zum Hefte 1 c vom 1. Dezember 1896 und VI zum Hefte 1 d vom gleichen Tage in Kraft.

Die Nachträge enthalten u. a.:

Nachtrag VIII zum Hefte 1 b: Eilgutsätze für die Station Deutzerfeld, Eil- und Stückgutsätze für die Station Essen-Segeroth, sowie Aenderungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse für diese und andere Stationen.

Nachtrag VII zum Hefte 1 c: Aufnahme der Stationen Bleicherode, Freden, Sagan, Salzdetfurth, Volpriehausen und Wittmar in die allgemeinen Tarifklassen, der Stationen Berka a. d. Werra und Gerstungen in den Ausnahmetarif 9 für rohe Kalisalze u. s. w., Ausdehnung des Ausnahmetarifes 12 für Lampenzylinder u. s. w. auf alle Stationen der Französischen Nordbahn und Aufnahme der Stationen Beutersitz und Döbern bei Forst in diesen Ausnahmetarif, sowie Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse für verschiedene Stationen.

Nachtrag VI zum Hefte 1 d: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse für verschiedene Stationen und Ausdehnung des Ausnahmetarifes 12 für Lampenzylinder u. s. w. auf alle Stationen der Französischen Nordbahn.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Güterverkehr (I./II.), Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Güterverkehr (I./III.), Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr (I. II./IV.), Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (I. II./V.), Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr (I. II./VI.), Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr (I. II./VII. VIII.), Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verband, Heft 1, 2, 3 und 4, Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband, Nordostdeutsch-Sächsischer Verband, Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischer Verband, Hanseatisch-Ostdeutscher Verband, Heft 1, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Verkehr, Süd-Ostpreussischer Güterverkehr, Güterverkehr mit der früheren Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Ostdeutscher Privatbahnverkehr, Heft 2, Deutsch-Niederländischer Verband, Teil II, Heft 1 und 2. (Aenderungen.) Am 1. November 1903 treten in den vorbezeichneten Tarifen die im Umkartierungsverkehre mit Russland gültigen Transitfrachtsätze für Eydtkuhnen, Wirballen, Prostken, Grajewo, Illowo und Mlawa ausser Kraft.

Gleichzeitig werden auf den Grenzübergangsstationen Eydtkuhnen, Prostken und Illowo die Umlade- und Endgebühren einheitlich festgesetzt. Ueber die Höhe dieser Gebühren erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) Auskunft.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Nierenhof.) Im obgenannten Verbande wurde u. a. am 20. September 1903 die Station Nierenhof des Direktionsbezirkes Elberfeld in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen aufgenommen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (I. Nachtrag.) Am 1. Oktober 1903 gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, der I. Nachtrag zur Einführung, welcher enthält:

1. Ergänzung, bezw. Aenderung des Tarifkilometerzeigers;
2. Aufhebung der Vizinalbahnzuschläge;
3. Ergänzung, bezw. Aenderung der Ausnahmetarife;
4. Ergänzung des Abschnittes F;
5. Aenderungen im Abschnitte G;
6. Aenderungen im Umkartierungstarife;
7. Berichtigungen.

Der I. Nachtrag kann — soweit der Vorrat reicht — von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen um den Preis von 20 Pfennig für das Stück bezogen werden.

Schlesisch - Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. (Bestimmungen über die Frachtberechnung für Kleie- und Leinkuchenschrot-Sendungen russischer Herkunft.) Mit Wirksamkeit vom 15. September 1903 traten die nachstehenden Bestimmungen über die Frachtberechnung für die in Kattowitz und Schoppinitz R.O.U.E. aufgesackten und von da weiterbeförderten Kleie- und Leinkuchenschrot-Sendungen russischer Herkunft in Kraft.

a) Für Sendungen von Kleie- und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) aus Russland, die in loser Schüttung nach Kattowitz und Schoppinitz R.O.U.E. befördert und dort nach erfolgter Einsackung mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung nach deutschen Stationen unter den nachfolgend angegebenen Bedingungen wieder aufgegeben werden, wird die Fracht nach den um Mk. —·12 für 100 kg gekürzten Sätzen des Spezialtarifes III berechnet.

b) Ausser der Einsackung und der Entnahme einer Probe dürfen Veränderungen an der Ladung nicht vorgenommen werden.

Falls bei der Einsackung ein Umtausch der ursprünglichen Sendung oder eines Teiles derselben bewirkt oder auch noch versucht wird, ist ausser der nach den ungekürzten Sätzen berechneten Fracht eine Konventionalstrafe von Mk. 100 für jeden Wagen zu entrichten.

c) Bei Wiederaufgabe der eingesackten Sendung ist mit dem neuen Frachtbriefe auch der ursprüngliche Frachtbrief vorzulegen, der von der Güterabfertigungsstelle mit einem Vermerk über die erfolgte Sackung und Weiterbeförderung der Sendung zu versehen und dem Absender zurückzugeben ist.

d) Die Entladung, Einsackung und Wiederaufgabe der Sendungen muss innerhalb der für die Entladung der Güter auf den Freiladegeleisen oder auf den Anschlussgeleisen bestehenden Fristen beendet sein.

Diese Fristen werden gerechnet von der Stunde der Benachrichtigung des Empfängers über den Eingang der Sendung oder der Bereitstellung des Wagens, wenn letzterer später erfolgt.

Die Einsackungsfrist ist gewahrt, wenn die Sendungen nach erfolgter Einsackung mit neuen Frachtbriefen bei der Güterabfertigungsstelle vor Ablauf der Frist wieder aufgeliefert werden.

e) Für die Bereitstellung der Wagen zur Umsackung ist eine Rangiergebühr von Mk. —·50 für jeden Wagen zu zahlen.

Diese Gebühr bleibt ausser Ansatz, wenn der Wagen für die vertragsmässig festgesetzte Gebühr nach einem Lagerplatze oder Anschlussgeleise übergeführt wird.

f) Auf Kleie- und Leinkuchenschrot-Sendungen, die nach erfolgter Einsackung von Kattowitz und Schoppinitz R.O.U.E. nach dem Auslande weiterbefördert werden, finden die Bestimmungen unter a) bis e) keine Anwendung.

Dies gilt auch für alle Sendungen nach den im Auslande gelegenen Grenzstationen, sowie für die zur Ausfuhr bestimmten Sendungen nach inländischen Grenz- und Hafenstationen.

Vorstehende Bestimmungen sind unter den Vorbemerkungen auf Seite 14 des Tarifes unter neuer Ziffer 7 zu ergänzen.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Oktober 1900. (Bestimmungen über die Frachtberechnung für Kleie- und Leinkuchenschrot-Sendungen russischer Herkunft.) Die im heutigen Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. bekanntgegebenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für die in Kattowitz und Schoppinitz R.O.U.E. aufgesackten und von da nach bayerischen Stationen weiterbeförderten Kleie- und Leinkuchenschrot-Sendungen russischer Herkunft treten vom gleichen Zeitpunkte auch im Verkehre mit den württembergischen Verbandsstationen in Kraft.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, vom 1. April 1903. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Für Ferromangan und Ferrosilicium, im Hochofen hergestellt, ist die Fracht wie für Roheisen nach Spezialtarif III zu berechnen.

Diese Bestimmung gilt auch für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Verkehr vom 1. Jänner 1903. (Aenderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 8 für Eisen und Stahl.) Im Warenverzeichnisse des obbezeichneten Ausnahmetarifes ist auf Seite 12 unter Abteilung IV der Artikel „Drahtgeflechte aus Eisen oder Stahl, auch verzinkt" zu streichen und dafür unter Abteilung V nachzutragen.

Diese Aenderung tritt mit 20. September 1903 in Kraft.

Gruppentarif II. (Aenderungen.) Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtberechnung zwischen Bolatitz und Oświęcim eine Entfernung von 136 km und zwischen Borek und Kattowitz eine Entfernung von 267 km zugrunde gelegt.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an **Radreifen** für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf:

250 Stück Radreifen für Lokomotiven aus Tiegelgussstahl von 820 bis 1770 mm lichtem Durchmesser, 143 mm Breite.

220 Stück Radreifen für Tender aus Martinflussstahl von 858 bis 977 mm lichtem Durchmesser, 143 mm Breite.

300 Stück Radreifen für Wagen aus Martinflussstahl von 685 bis 910 mm lichtem Durchmesser, 138 mm Breite.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Teiles desselben reflektierenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Offert, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à K 1·— zu versehen ist, bis zum **12. Oktober 1903, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind pro 100 kg fracht- und zollfrei einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen, und zwar sowohl für 10.000 kg-, als auch für 5000 kg-Ladungen.

Das das Offert enthaltende Kuvert ist mit der Aufschrift „Offert auf Lieferung von Radreifen" zu versehen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangen Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 bis 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg					
2062	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Emballagen, gebrauchte, leere, laut Abschnitt C-V des Tarifes, Teil I, Abteilung B	Freiwaldau-Gräfenberg	Klosterneuburg-Weidling oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	210 Heller		Im Kartierungswege		
2063	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Siehe nachstehende Tabelle	Neuhütten	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen oder umgekehrt	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Oktober bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von oder nach	Frachtgut					
	Klasse II			Klasse A		Klasse B
	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg	10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Heller					
Haida	201	199	196	165	163	136
Langenau	197	195	192	162	160	136
Steinschönau	230	228	225	197	195	165

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2064	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Holzkohle, auch gemahlene oder körnige und Holzkohlen-Briquettes, unverpackt	Dubica U.St.E. Dugo selo U.St.E. Zágráb Südb.	sämtlichen Tarifstationen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. VII) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 36 | 16 | 5 Centimes pro 100 kg an die bestehenden Frachtsätze der Station Barcs		Im Kartierungswege		
2065	**Südbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Maschinelle Einrichtungsgegenstände	Wien-Matzleinsdorf Leobersdorf Grammat-Neusiedl	Zágráb S.B. und M.A.V.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen an den Stadtmagistrat in Agram adressiert und zur Erweiterung der Anlagen des städtischen Wasserwerkes in Agram bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen und Bedingungen des im Lokalgütertarife der Südbahn-Gesellschaft enthaltenen Ausnahmetarifes XVII	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes der Südbahn	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, bezw. Aufnahmsscheine oder Frankaturrechnungen im Falle der Entrichtung der Frachtgebühren bei der Aufgabe oder gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bei Ueberweisung der Frachtgebühren an den Empfänger, welche bis längstens Ende März 1904 zu bewirken ist	
2066	**Südbahn-Gesellschaft**													

Für Baumaterialien, welche zur Erweiterung eines Hotels in Gossensass bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 von den österreichischen Südbahnstationen nach Gossensass der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes (Teil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2067	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	beteiligten Verwaltungen	Pflastersteine	Einsiedel	Sternberg k.k.St.B. und K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Besteht keiner	117 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Stadtrat in Sternberg als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Strassenbeschotterung in Sternberg bestimmt sein
2068	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Tluste	Dresden-Elbkai	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902	Pfg. 401	Pfg. 321	Pfg. 80	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe und zur See nach Hamburg seewärts, nach Harburg seewärts oder nach Lübeck seewärts. Diese Dokumente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfg. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
					Schönpriesen-Umschlag				360	280 *)	80			
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				365	285 *)	80			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Pfg.	Pfg.	Pfg.			
2069	**Oesterr. Nordwestbahn**	**beteiligten Verwaltungen**	**Petroleum, roh und raffiniert, Blau- und Grünöl, ferner Mineralteer und mineralische Schmieröle in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen** **zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete**	**Borysław**	**Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz**	**Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen**	**14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	**Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902**	213	200	13	**Im Rückvergütungswege**	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Stationen zwischen Wallwitzhafen und Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 in Vorlage zu bringen	Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 Pfg. Schleppbahngebühr für 100 kg. Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfg. für 100 kg, im Verkehre mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 47 Pfg. für 100 kg zu erhöhen
				Drohobycz					211	200	11			
				Głęboka					207	193	14			
				Gorlice					180	168	12			
				Grybów					177	163	14			
				Iwonicz					187	175	12			
				Jasło					184	170	14			
				Krosno					185	175	10			
				Lemberg					211	200	11			
				Lemberg-Podzamcze					213	202	11			
				Marcinkowice					170	154	16			
				Nadwórna					238	227	11			
				Neu-Sandec					170	156	14			
				Olszanica					196	185	11			
				Peczeniżin-Szczepanowski					264	251	13			
				Posada-Chyrówska					202	190	12			
				Rymanów					189	176	13			
				Skołyczyn					182	168	14			
				Stróze					177	163	14			
				Ustrzyki					197	187	10			
				Wola-Łużańska					180	166	14			
				Zagórz					192	182	10			
				Zagórzany					179	168	11			
			Petroleumnaphtha (Benzin aus Petroleum destilliert)	**Borysław**					234	220	14			
				Drohobycz					232	220	12			
				Głęboka					228	213	15			
				Gorlice					198	185	13			
				Grybów					195	180	15			
				Iwonicz					206	193	13			
				Jasło					202	187	15			
				Krosno					204	193	11			
				Lemberg					232	220	12			
				Lemberg-Podzamcze					234	222	12			
				Marcinkowice					187	170	17			
				Nadwórna					262	250	12			
				Neu-Sandec					187	172	15			
				Olszanica					215	204	11			
				Peczeniżin-Szczepanowski					290	276	14			
				Posada-Chyrówska					223	209	14			
				Rymanów					207	194	13			
				Skołyczyn					200	185	15			
				Stróze					195	180	15			
				Ustrzyki					217	206	11			
				Wola-Łużańska					198	183	15			
				Zagórz					212	200	12			
				Zagórzany					196	185	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2070	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Paraffin, auch flüssiges, Paraffinbutter, Paraffinschuppen	Zagórzany	Dresden-Elbkai	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902	414 Pfg.	308 Pfg.	106 Pfg.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende **April 1905** in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfg. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
					Schönpriesen-Umschlag				362 Pfg.	256 Pfg. *)	106 Pfg.			
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				367 Pfg.	261 Pfg. *)	106 Pfg.			
2071	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C oder des Spezialtarifes 2	Die in Nr. 7 dieses Blattes vom 15. Jänner 1903 unter fortlaufender Nr. 472 enthaltene Publikation ist durch Aufnahme nachstehender Bestimmung in die Rubrik „Besondere Bemerkungen" zu ergänzen: „Die ermässigten Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von den in dieser Publikation namhaft gemachten ungarischen Aufgabsstationen nach „Völs" aufgegeben und ab dieser Station unter Einhaltung der im Tarife, Teil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Reexpeditionsbestimmungen nach erfolgter Einlagerung nach schweizerischen Stationen reexpediert werden. Die Differenz zwischen der von der Aufgabsstation bis Wien St.E.G. eingehobenen und der ermässigten Fracht wird gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes bis zur Einlagerungsstation, des Frachtbrief-Duplikates über die Weitersendung von der Einlagerungsstation und einer Bestätigung dieser Station über die Identität der Sendung liquidiert. Die bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest spätestens bis 31. März 1904 vorzulegen."										
2072	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rohzucker der Tarif-Pos. Z—8 b	Sadska	Pečok	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	31 Heller	27 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1904	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2073	Böhmischen Nordbahn		Zucker der Tarifposition Z—8 a der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I, Abt. B	Vrutic	Böhm.-Kamnitz	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	118	114	4	Im Kartierungswege		
					Böhm.-Leipa				84	80	4			
					Bösig				58	56	2			
					Ebersdorf-Markersdorf				110	106	4			
					Falkenau-Hillemühl				119	114	5			
					Franzenthal				100	96	4			
					Georgswalde-Ebersbach				138	132	6			
					Grund-Georgenthal				125	120	5			
					Habichtstein				74	70	4			
					Haida				96	92	4			
					Hainspach-Wölmsdorf				149	146	3			
					Hirschberg				69	64	5			
					Jungbunzlau				30	26	4			
					Kreibitz-Teichstatt				119	114	5			
					Langenau				93	88	5			
					Niedergrund				128	122	6			
					Nixdorf				151	148	3			
					Politz-Sandau				95	90	5			
					Prag				59	50	9			
					Rabstein				114	110	4			
					Re dörfel				78	72	6			
					Röhrsdorf				102	96	6			
					Rumburg				130	126	4			
					Schluckenau				140	136	4			
					Schönau				148	144	4			
					Schönfeld				116	110	6			
					Schönlinde				124	120	4			
					Steinschönau				154	130	24			
					Straussnitz-Neustadtl				91	86	5			
					Tannenberg				110	106	4			
					Turnau				62	56	6			
					Vysočan				53	48	5			
					Warnsdorf				131	126	5			
					Woken				63	58	5			
					Zwickau i. B.				118	112	6			
2074	k. k. Staatsbahn-Direktion Prag	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	Einrichtungsgegenstände, wie: Kessel-Armatur und Verankerung zum Baue einer Dampfkesselanlage in der „Spiritusbrennerei" in Teltsch	Wolframs-Cejl	Teltsch	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Tarif-Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes II	vom 20. August 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif der Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlass unter Wahrung der im genannten Ausnahmetarife vorgesehenen Minimalgebühren	Im Rückvergütungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
63	Nr. 95 vom 20. August 1903	1858	Bozen-Meraner Bahn		Bruchsteine	Steinbruchgeleise km 25·3	Bozen-Gries	In Rubrik 6 sollen mit Gültigkeit vom 25. Juli 1903 die Worte: „Die Sendungen müssen für den Bau des Krankenhauses in Bozen bestimmt" auf „Die Sendungen müssen für städtische Bauten in Bozen bestimmt" abgeändert werden	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 111. | Wien, 26. September 1903. | XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 18. September 1903*) für die Lokalbahn von Rossbach bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Adorf.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Asch-Rossbach" die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von einem Punkte nächst der gesellschaftlichen Station Rossbach bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Adorf in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Dezember 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Rücksichtlich des Anschlusses der konzessionierten Bahnlinie an das sächsische Eisenbahnnetz, sowie rücksichtlich des Betriebsdienstes auf der Anschlussstrecke haben die Bestimmungen des zwischen Oesterreich-Ungarn und Sachsen abgeschlossenen Staatsvertrages vom 27. November 1898, R.-G.-Bl. Nr. 31 ex 1899, zu gelten, und ist die Gesellschaft verpflichtet, sich diesen Bestimmungen und den für sie hieraus erwachsenden Obliegenheiten zu unterwerfen.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Gesellschaft die im Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 3.

Für die konzessionierte Eisenbahn von Rossbach bis zur Reichsgrenze und die auf sächsischem Gebiete herzustellende Fortsetzungsstrecke nach Adorf wird vom Staate für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Konzessionsdauer die Garantie eines jährlichen Gesamtreinerträgnisses in der Höhe des den Maximalbetrag von K 91.800 nicht überschreitenden Erfordernisses für die vierprozentige Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen obiger Frist zu tilgenden Prioritätsanlehens, dessen Nominalbetrag seinerzeit von der Staatsverwaltung zu beziffern sein wird, gewährt, so zwar, dass, wenn das jährliche Gesamtreinerträgnis der beiden eingangs genannten Bahnstrecken den garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantierten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach dem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane bestimmt wird.

---

*) Enthalten in dem am 24. September 1903 ausgegebenen XCIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 192.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden dokumentierten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und planmässigen Rückzahlung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig gestellten Erfordernisses Teilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Gesellschaft sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt hat.

Wenn nach endgültiger Feststellung der Jahresrechnung, welche tunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so hat die Gesellschaft den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Prozent Zinsen sofort zu refundieren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung infolge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Prozent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der im § 3 genannten Bahnen die garantierte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses samt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hierbei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundierung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Konzession oder der Einlösung der Bahnen noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung, zu welchem insbesondere auch die für die Einlösung zu leistende Entschädigung (§ 18) gehört, zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notierung der Effekten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von den allfälligen, für das aufzunehmende Prioritätsanlehen zu bezahlenden Regiebeiträgen, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Steuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der konzessionierten Eisenbahn ist binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Gesellschaft nicht eingehalten werden sollten, kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Konzessionsbedingnissen*) und den sonstigen zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der konzessionierten Bahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

---

*) Die Konzessionsbedingnisse werden in der nächsten Nummer zur Verlautbarung gelangen.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der konzessionierten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der von diesem hierzu delegierten Dienstesstelle.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und tunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

§ 12.

Der Gesellschaft wird das Recht eingeräumt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen ein eventuell in Teilschuldverschreibungen zerlegtes, mit vier Prozent verzinsliches und binnen 76 Jahren zu tilgendes Prioritätsanlehen in dem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Nominalbetrage (§ 3) aufzunehmen.

Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projektsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, mit Genehmigung der Staatsverwaltung effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrates und der Kassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Kapitalsbeschaffung tatsächlich erwachsenen Kursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagekapitales noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Formulare der eventuell auszugebenden Prioritätsobligationen unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Kontrollversammlungen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Gesellschaft bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der konzessionierten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Gesellschaft in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntnis gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Gesellschaft nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des sekundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Zivilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Konzessionsurkunde bildenden Bahn, sowie der auf sächsischem Gebiete gelegenen Fortsetzungsstrecke nach Adorf wird vom Staate für Rechnung der Gesellschaft geführt und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Gesellschaft zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hierbei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, der Warenklassifikation und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zugunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrs-

bedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit hat sich die Gesellschaft hinsichtlich der konzessionierten Bahn nach den aufgestellten Betriebsbedingnissen zu benehmen.

§ 16.

Die Gesellschaft ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Teilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 17.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes infolge eines solchen Verschuldens der Gesellschaft nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 18.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Bahn von Rossbach bis zur Reichsgrenze jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen und hierbei zugleich, sofern bis dahin die kgl. sächsische Regierung von dem ihr konzessionsmässig vorbehaltenen Rechte der Einlösung, bezüglich der auf sächsischem Gebiete gelegenen Fortsetzungsstrecke bis Adorf nicht Gebrauch gemacht haben sollte, rücksichtlich dieser Fortsetzungsstrecke in die Rechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft als Rechtsnachfolger einzutreten.

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Gesellschaft das im § 12 bezeichnete Prioritätsanlehen in dem zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung übernimmt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der konzessionierten Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit dem noch aushaftenden Reste des mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehens belastete Eigentum und in den Genuss der konzessionierten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes wird der Bahnunternehmung in Form einer Erklärung mitgeteilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden Einlösungspreises (Z. 1).

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte an nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung an der Zustimmung des Spezialkommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjekte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Gesellschaft und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjekte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 19.

Bei dem Erlöschen der Konzession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der konzessionierten Bahn und des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven in dem im § 18, Z. 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 18) behält die Gesellschaft das Eigentum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Gesellschaft von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzessionsurkunde, in den Konzessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 238. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. September stellten die Herren Abgeordneten Wagner und Genossen einen Antrag, betreffend die Einführung von halben Zonenkarten für den Personenverkehr auf den k. k. Staatsbahnen.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens der Herren Abgeordneten Karbus und Genossen, betreffend die Beseitigung der Heizhäuser der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Žižkov.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Karbus und Genossen, betreffend die Errichtung eines eisernen Steges beim Uebergange der Strecke der Kaiser Franz Josef-Bahn unter der Stiege bei Nusle;

2. der Herren Abgeordneten Kubr und Genossen, betreffend das Vorgehen der Oberoffizials Hofhansel der k. k. Staatsbahnen gegen einen Kondukteur;

3. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Wohnungsverhältnisse bei den k. k. Staatsbahnen in der Station Gmünd und an den Ackerbauminister, betreffend die Einführung der Sonntagsruhe bei den Revierbergämtern in Böhmen;

4. der Herren Abgeordneten Maštálka und Genossen, betreffend die Ausgestaltung des Bahnhofes der Nordwestbahn in Neupaka;

5. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Löhne der Kohlenarbeiter in Saalfelden;

6. der Herren Abgeordneten Dr. Heilinger und Genossen, betreffend die Entfernung der Bahnhofsbrücke in Meidling und Schaffung eines unterirdischen Durchganges daselbst;

7. der Herren Abgeordneten Klofáč und Genossen, betreffend die Einstellung einer staatlichen Waggonbestellung bei der Fabrik Ringhoffer in Smichov;

8. der Herren Abgeordneten Schrott und Genossen, betreffend die Bauführung und Eröffnung der Mendel-Bahn in Kaltern.

III. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Herren Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend die Uebermittlung des vom Herrenhause bereits beschlossenen Entwurfes einer Seemannsordnung für die österreichische Handelsmarine an das Abgeordnetenhaus, sowie die schleunige Vorlegung eines Marine-Unterstützungs-Gesetzes und Ausgestaltung der Hafenanlagen in Sebenico, Spalato und Gravosa durch Einstellung genügender Geldmittel in das nächste Budget.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Elektrische Strassenbahnen in Brünn. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung für die Teilstrecke Altbrünner Bad — Bäckergasse — Stadthofplatz — Elisabethstrasse der Linie Altbrünner Bad — Parkstrasse, dann für die Verbindungskurve in der Bürgergasse und für die Betriebsausweiche in der Wienerstrasse.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. September die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Teilstrecke Altbrünner Bad—Bäckergasse—Stadthofplatz—Elisabethstrasse der Linie Altbrünner Bad—Parkstrasse der elektrischen Strassenbahnen in Brünn, sowie für die Verbindungskurve in der Bürgergasse und für die Betriebsausweiche in der Wienerstrasse in ihrem Wirkungskreise die Vorrevision und die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständlichen Teile der Brünner Strassenbahnen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. Da die bezügliche Konzession noch nicht erflossen ist, hat die Erteilung des Betriebskonsens nur in provisorischer Weise zu erfolgen. [E.-M.-Z. 41.456.]

Normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Genehmigung der Normalpläne für den Oberbau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. September die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Normalpläne für den Oberbau der im Bau befindlichen normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn unter Ausschluss des Normalblattes Nr. 1 genehmigt. [E.-M.-Z. 38.730.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Stationsnamenänderung.) Mit 1. Oktober wird die bisherige Bezeichnung der auf der Bregenzerwaldbahn gelegenen Haltestelle „Bregenz Lokalbahn" in „Vorkloster" abgeändert werden.

— (Erweiterung des Schlafwagenverkehres Krakau—Czernowitz bis Itzkany.) Mit 1. Oktober wird der Schlafwagenverkehr Krakau—Czernowitz bis Itzkany ausgedehnt, hingegen der Speisewagendienst Bukarest—Czernowitz auf die Strecke Bukarest—Itzkany, resp. Burdujeni, beschränkt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Nimburg Zálabi für den Personenverkehr.) Ab 1. Oktober wird die an der Lokalbahn Pořičan-Nimburg zwischen der Haltestelle Hořatew und der Station Nimburg gelegene Haltestelle „Nimburg Zálabi" für den Personenverkehr eröffnet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis 29. September 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

23. Septbr.,*) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa", Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

24. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

25. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

26. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucische, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

29. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie).
Dampfer „Selene", Kapitän V. Benussi,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.
[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.
NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

23. Septbr., Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich zu Mittag.
24. „ Dampfer „Venus", Kapitän F. Tosoni } um
28. „ Dampfer „Venus", Kapitän F. Tosoni } Mitternacht.

Vergnügungsfahrt nach Venedig.

27. Septbr., um 8 Uhr früh Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso.

Levante und Mittelmeer.

24 Septbr., um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

24. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Jupiter", Kapitän P. Marassi,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Konstantinopel.

27. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Bucovina", Kapitän P. Harlovich,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel Varna, Sulinà, Galatz und Braila.

29. Septbr., um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Goritia", Kapitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Burgas, Küstendjè und Odessa. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Purgas, Santa Maura und Preseva.

29. „ um 4 Uhr nachmittags (Direkte Thessalische Linie),
Dampfer „Hungaria", Kapitän G. Lucovich,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Salonich, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

1. Oktober, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Kapitän M. Dabcevich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Septbr., um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „China", Kapitän P. Ivellich,
(von Fiume†) am 21. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe.

3. Oktober, um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**)
Dampfer „Imperatrix", Kapitän A. Martinolich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Austria", Kapitän R. Colledani,
[von Fiume†) am 8. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

20. Oktober, Dampfer „Orion", Kapitän M. Mareglia,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

Ost-Afrika.

25. Oktober, um 4 Uhr nachm., Dampfer „Cleopatra", Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume†) am 21. Oktober] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.
**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.
†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. (Generalversammlung.) Am 30. Juli fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Dr. Thaddäus Pilat und in Anwesenheit des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Bezirkshauptmannes Anton Hołodyński die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktiengesellschaft Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka statt. An derselben nahmen 13 Aktienbesitzer teil, welche im eigenen, sowie im Bevollmächtigungsnamen zusammen 6400 Aktien der Gesellschaft vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 421.514·29 (gegen Kronen 386.870·18 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 10.403·32 (K 25.549·50), sohin stellten sich die Gesamteinnahmen auf K 431.917·61 (K 412.419·68). Es betrugen ferner die eigentlichen Betriebsausgaben K 303.942·68 (K 288.022·45) und die sonstigen Auslagen K 75.806·11 (K 69.528), daher beliefen sich die Gesamtausgaben auf K 379.748·79 (K 357.550·45). Es erübrigte daher ein Reingewinn von K 52.168·82 (K 54.869·23). Dieser Reingewinn wurde zur teilweisen Deckung der auf Betrieb zu übernehmenden Kosten der Rekonstruktion der im Jahre 1900 vom Hochwasser beschädigten Bahnstrecken verwendet. Der Betriebskostenstundungskonto wurde mit K 154.774·50 ausgewiesen. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Das statutenmässig aus dem Verwaltungsrate ausscheidende Mitglied Bronislaus Witostowski wurde neuerlich in den Verwaltungsrat gewählt. Die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses Ladislaus Zeńczuk und Arthur Hanke, sowie deren Ersatzmann Johann Wolski wurden einstimmig wiedergewählt. In der der Generalversammlung unmittelbar nachfolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Dr. Thaddäus Pilat, der bisherige Vizepräsident Jakob Freiherr v. Romaszkan, ferner die bisherigen Mitglieder des Exekutivkomitees Dr. Thaddäus Pilat, Josef Onyszkiewicz und Hofrat Adolf Huth in ihren Funktionen wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 38.168.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalverkehr.

Berichtigung der Zusammenstellung von Frachtsätzen für mineralische Kohlen etc.

Die in dem vom 1. Juli 1903 gültigen Nachtrage III zu der vom 1. Jänner 1902 gültigen Zusammenstellung von Frachtsätzen für den Kohlenverkehr von, resp. nach Stationen des Lokalverkehres auf Seite 4 enthaltenen Frachtsätze nach Unter-Rohr werden wie folgt berichtigt:

Von Breitenschützing von 300 auf **270 h** pro Tonne
„ Holzleithen „ 350 „ **320 h** „ „

Wien, am 23. September 1903. [962]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Massnahmen aus Anlass der Verkehrsunterbrechung in der Strecke Ober-Drauburg—Dölsach der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die in der Nummer 109 dieses Blattes erschienene Kundmachung auf Seite 2348 [945] wird dahin abgeändert, dass nach Wiederaufnahme der Verkehrsunterbrechung in der Strecke Wörgl—Bischofshofen nebst den über Bayern führenden Hilfsrouten noch jene über Graz—Leoben—Bischofshofen—Wörgl—Innsbruck—Arlbergbahn benützt wird, und zwar für solche Sendungen, welche nach den unter normalen Verhältnissen zur Anwendung gelangenden Verkehrsleitungsvorschriften über Villach—Franzensfeste—Innsbruck—Arlbergbahn zu leiten wären.

Wien, am 23. September 1903. [963]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Massnahmen aus Anlass der Verkehrsunterbrechung in der Strecke Ober-Drauburg—Dölsach.

Nach Wiederaufnahme des Verkehres in der Strecke Bischofshofen—Wörgl bis zur Behebung der Verkehrsunterbrechung zwischen Ober-Drauburg und Dölsach werden Güter zwischen Triest und Fiume einerseits und den Stationen Kufstein bis Innsbruck inkl., ferner Stationen westlich von Innsbruck anderseits, mit Aufrechthaltung der direkten Frachtsätze des Tarifes für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. jenes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr zur Beförderung über die Hilfsroute Graz—Leoben—Bischofshofen—Wörgl, bezw. Graz—Leoben—Bischofshofen—Wörgl-Péage-Innsbruck angenommen, und zwar unter Berechnung der Lieferfristen über die Beförderungsrouten.

Wien, am 23. September 1903. [964]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung einer Zuschlagsfrist für Eilgüter während der Verkehrsunterbrechung bei der Station Nicolsdorf.

Vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums wird aus Anlass der durch die Hochwasserschäden bei der Station Nicolsdorf auf unserer Linie Marburg Hauptbahnhof—Franzensfeste eingetretenen Verkehrsunterbrechung für die am 21. September 1903 beginnende Uebertragung der nachbezeichneten Eilgüter an der Unterbrechungsstelle zu der normalen Lieferfrist auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, bezw. Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr eine Zuschlagsfrist von 12 Stunden festgesetzt.

Zur direkten Beförderung als Eilgut über die obbezeichnete Unterbrechungsstelle werden nur angenommen: Gemüse, Obst, Geflügel, Fleisch u. dgl. im Maximalgewichte von 50 kg pro Kollo und 500 kg pro Frachtbrief.

Eine Gebühr für die Uebertragung an der Unterbrechungsstelle wird nicht eingehoben.

Diese Zuschlagsfrist tritt mit dem heutigen Tage in Kraft.

Wien, am 21. September 1903. [965]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

23. September. In der Strecke Thomathal—Mauterndorf der Murtalbahn wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen

Ausland.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Gütertarif, Teil III. (Einbeziehung der Station Berlin.) Mit Gültigkeit vom 18. September a. St./1. Oktober n. St. 1903 wurde die Station Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin in den Ausnahmetarif 12 B des obgenannten Tarifes aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin, der Güterabfertigungsstelle Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof und der kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg zu erfahren.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Ahlbeck.) Mit Gültigkeit vom 20. September 1903 wurde die Station Ahlbeck des Direktionsbezirkes Stettin mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen in die Hefte 1 und 2 des Verbandsgütertarifes einbezogen. Nähere Auskunft über die zur Einführung gelangenden Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 9.) Vom 20. September 1903 ab erhielt das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 9 (Eisen und Stahl nach den Seehäfen und den Küsten etc.-Stationen) in Klasse II b unter 1 a und des Ausnahmetarifes 9 c (Eisen und Stahl u. s. w. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) in Klasse II a hinter „Springfedern“ folgenden Zusatz:

„sowie folgende Pochwerkteile: Pochschuhe, Pochsohlen, Pochhämmer mit Unterlagen, Hebedaumen, Hebeköpfe und Beschwerer, sämtlich von weniger als 100 kg Einzelgewicht“.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Tiertarif. (Einführung eines Nachtrages.) Zum 1. Oktober 1903 wird ein Nachtrag herausgegeben, welcher eine Ergänzung der

besonderen Bestimmungen zu § 45 der Eisenbahnverkehrsordnung (Art der Abfertigung) enthält.

Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 25. September 1903 ab bei den Tarifstationen eingesehen oder käuflich bezogen werden.

Oberschlesisch - Nordwestdeutsch - Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Die Station Marienthal bei Schweina an der Bahnstrecke Immelborn—Liebenstein—Schweina des Direktionsbezirkes Erfurt wurde vom 15. September 1903 ab und die an der Bahnstrecke Berlin—Jüterbog gelegene Station Thyrow des Direktionsbezirkes Halle wird vom Tage der Betriebseröffnung, bezw. vom 1. Oktober 1903 ab in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Deutschland. (Ständige Tarifkommission.) In der am 8./9. September 1903 in Berchtesgaden abgehaltenen 81. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind von der ständigen Tarifkommission folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden u. a. die Anträge auf:

1. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 50 B 3 der Verkehrsordnung (Zulassung gefüllter Ovalfässer von mehr als 650 l Inhalt zur Stückgutbeförderung);
2. Aenderung der Vorschriften über die Verladung von Fahrzeugen u. dgl.
3. Aufnahme von Eisenvitriol-Gipsmehl und Geflügelkalk (zerkleinerte Muschelschalen) in den Spezialtarif III und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter.
4. Aufnahme von Kupfersoda in den Spezialtarif III, den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter.
5. Aufnahme des Artikels „Staubvertilgungsmittel" (Gemenge von Sand und Zement mit Mineralöl) in den Spezialtarif II und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter.
6. Streichung des Artikels „Rohbenzin" aus der Position „Kohlenwasserstoffe" des Spezialtarifes I.
7. Tarifierung der Abfälle der Tuch- und Wirkwarenfabrikation nach Spezialtarif III.
8. Tarifierung von Bleiglanz aller Art nach Spezialtarif III.
9. Aufnahme von Cyanschlamm in den Spezialtarif III.
10. Aufnahme der Abfälle von Muschelschalen in den Spezialtarif III.
11. Ergänzung der Position „Gips" des Spezialtarifes III durch Aufnahme von Rückständen der Flusssäurefabrikation.
12. Erweiterung der Position „Säurewaschwasser (Rückstand der Rübölraffinerien)" des Spezialtarifes III.
13. Ergänzung der Position „Zement- und Betonwaren" des Spezialtarifes III betreffs der Steinasphaltröhren.
14. Frachtberechnung für Tonpfeifen nach Spezialtarif III.

Abgelehnt wurden die Anträge auf:

1. Uebernahme der Haftpflicht für die Beschädigung unverpackter oder unvollständig verpackter Eisengusswaren seitens der Eisenbahn.
2. Versetzung von Flusssäure in den Spezialtarif I.
3. Versetzung von rohen Hufeisen in den Spezialtarif II.
4. Frachtberechnung für Asbestzementbausteine und -platten nach Spezialtarif III.
5. Wegfall des Beförderungsscheines bei der Abfertigung von Tiersendungen.

Vertagt wurden die Anträge auf:

1. Aenderung der Positionen „Kisten" des Verzeichnisses der sperrigen Stückgüter und des Spezialtarifes III, sowie der Position „Holzwaren" des Spezialtarifes III.
2. Aenderung der Frachtberechnung für Zucker und Melasse.
3. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 46 der Verkehrsordnung (Beförderung von Tiersendungen in zuschlagspflichtigen Zügen).

Einem Unterausschusse überwiesen wurde der Antrag auf Neuregelung der Tarifierung von Papier.

Von der Tagesordnung abgesetzt wurden u. a. die Anträge auf:

1. Aenderung der Frachtberechnung für gebrauchte leere Stück- und Fuderfässer, sowie Bottiche.
2. Aufnahme von Rhabarberstengeln in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter.
3. Klarstellung der Frachtberechnung für Flaschenröhren (Behälter zur Aufnahme von Kohlensäure).
4. Aenderung der Frachtberechnung für Schamottewaren und Retorten aus Ton.

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission bedürfen zu ihrer Durchführung noch der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen. („Z. d. V. D. E.-V.")

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1. (Einführung des Nachtrages 8a.) Zu dem Verbandsgütertarife, Heft 1, wurde mit Gültigkeit vom 20. September 1903 der Nachtrag 8a herausgegeben, welcher Ausnahmesätze für Kalidüngemittel (Kalitarif) im Verkehre zwischen Bleicherode (Station des Direktionsbezirkes Cassel) und dem Tarife sonst nicht angehörigen Stationen der Badischen Staatsbahn und der Kaiserstuhlbahn enthält.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen, von denen auch der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Russland. (Ausfuhr von russischem Fleische nach Deutschland.) Zur Ausfuhr von russischem Fleische nach Deutschland schreibt die „Deutsch. Volksw. Korr.": Während bisher die Einfuhr von russischem Fleische nach Deutschland verhältnismässig gering war und in der Hauptsache wohl in der Einbringung zollfreier Mengen für die Grenzbewohner bestand, soll jetzt, wie ein Fachblatt meldet, die Zufuhr von Rindfleisch aus Sibirien in grossem Massstabe in die Wege geleitet werden. Da in Deutschland die Einfuhr von frischem Rindfleisch aus Russland verboten ist, so soll das Fleisch in gepökeltem Zustande hereingebracht werden. Es handelt sich um den Import aus den durch die grosse Sibirische Eisenbahn neu aufgeschlossenen Gegenden, wofür sich ein Konsortium gebildet hat, das geeignete Leute zum Einkaufe dorthin entsendet. Es kommt, so wird gemeldet, für dieses Geschäft gepökeltes Rindfleisch in Stücken von 4 kg in Betracht, das in ganzen Wagenladungen von 10.000 kg nach Berlin befördert werden und auf dem Fleisch-Engrosmarkte in der Zentralmarkthalle daselbst zum Verkaufe gelangen soll. Nur besseres Vieh soll geschlachtet werden, und zwar von Berliner Gesellen, die in einigen Tagen die weite Reise antreten. Die Ausgaben für Transport, Zoll und sonstige Spesen sollen sich auf Mk. 3500 pro Waggon von 10.000 kg stellen. Fracht und Spesen würden hiernach ungefähr ebensoviel oder noch etwas mehr betragen als der deutsche Eingangszoll. Grosse Zufuhren sollen bereits in nächster Zeit zu erwarten sein, und mit der Einfuhr soll dann, so heisst es, vorläufig bis zum Frühjahre fortgefahren werden. Ob das Geschäft wirklich in dem geplanten Umfange zustande kommt, wird abzuwarten sein. Augenscheinlich ist man in Russland eifrig bestrebt, den Fleischexport nach Deutschland in die Höhe zu bringen. Darauf deuten u. a. die mehrfachen Meldungen, dass die russische Regierung bei den schwebenden Vertragsverhandlungen weitgehende Zugeständnisse von Deutschland auf dem Gebiete der Fleisch- und Viehzölle verlangt. Nach den bestehenden Vertragstarifen beträgt der deutsche Eingangszoll auf gepökeltes Rindfleisch Mk. 17 für 100 kg, das macht für eine Wagenladung Mk. 1700 Zoll. Im neuen deutschen Zolltarife ist der autonome Eingangszoll auf Mk. 60 festgesetzt. Wenn dieser auch durch die neuen Handelsverträge eine Ermässigung erfahren dürfte, so erscheint ein Herabgehen bis auf den jetzigen Vertragssatz doch völlig ausgeschlossen.

(„Osteuropäische Tarif-Rundschau.")

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller ad a)	Heller ad b)	Heller ad a)	Heller ad b)	Heller ad a)	Heller ad b)			
2075	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Zucker der Pos. Z–8 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Dux (A.T.E.)	Annathal-Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens { a) 5.000 kg b) 10.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Oktober 1901	147	143	143	130	4	13	Im Kartierungswege		
					Bleistadt				142	138	138	125	4	13			
					Chodau (B.E.B.)				117	—	113	—	4	—			
					Dallwitz (B.E.B.)				104	100	100	95	4	5			
					Dassnitz Maria Kulm				139	135	134	104	5	31			
					Deutsch-Kralup				54	50	50	45	4	5			
					Falkenau a. d. Eger				129	—	125	—	4	—			
					Graslitz oberer Bahnhof				154	150	150	137	4	13			
					Graslitz unterer Bahnhof				151	147	147	134	4	13			
					Hartenberg				137	133	133	120	4	13			
					Hanenstein-Warta				79	75	75	70	4	5			
					Kaaden-Brunnersdorf				59	55	55	50	4	5			
					Karlsbad (B.E.B.)				107	103	103	98	4	5			
					Königsberg a. d. Eger				144	140	134	104	10	36			
					Klösterle (B.E.B.)				66	62	62	57	4	5			
					Krima-Neudorf				79	75	75	70	4	5			
					Kupferberg				95	91	91	86	4	5			
					Neudau (B.E.B.)				98	94	94	89	4	5			
					Neusattl (B.E.B.)				122	—	118	—	4	—			
					Pressnitz-Reischdorf				91	87	87	82	4	5			
					Pürstein				73	69	69	64	4	5			
					Reitzenhain (B.E.B.)				93	89	89	84	4	5			
					Schlackenwerth (B.E.B.)				91	87	87	82	4	5			
					Schmiedeberg (B.E.B.)				105	101	101	96	4	5			
					Sebastiansberg				86	82	82	77	4	5			
					Sonnenberg (B.E.B.)				84	80	80	75	4	5			
					Weipert (B.E.B.)				118	114	114	109	4	5			
					Wickwitz				85	81	81	76	4	5			
					Zieditz				133	129	129	104	4	25			
					Zwodau-Davidsthal				131	127	127	120	4	7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2076	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Horn- und Borstenvieh	Starkenbach-Martinitz	Bielitz K.F.N.B.	Einhaltung der einschlägigen **Tarif**bestimmungen, sowie Abfertigung nach den Normalgewichten	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	406		Im Kartierungswege		
					Krakau K.F.N.B.					476				
					Oświęcim K.F.N.B.					416				
					Saybusch-Żywiec K.F.N.B.					427				
				oder umgekehrt										
				Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle					Teilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle A des Tarifes 2 (Seite 52–55), Heft 3, für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1903 zuzüglich untenstehender Teilfrachtsätze				

Schnitt-Tarif-Tabelle B.

Von	Nach	Schnitt-Nummer I	II	III
		Frachtsatz pro 100 kg in Heller		
den im Tarife 2 des Heftes 3 für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1903 enthaltenen Stationen (siehe Schnitt-Tarif-Tabelle A, Seite 52—55 des vorgenannten Tarifheftes)	Neubydżow Oe.N.W.B.	447	384	395
	Starkenbach-Martinitz Oe.N.W.B.	476	416	427
oder umgekehrt				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	k. k. österr. Staatsbahnen	**beteiligten Verwaltungen**	**Horn- und Borstenvieh**	**Siehe untenstehende Tabelle**	**Siehe untenstehende Tabelle**	**Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen, sowie Abfertigung nach den Wagenladungs-Tarifen**	**vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	**Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Teilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle A, Schnitt I, des Tarifes 2 (Seite 58 bis 65), Heft 3, für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1903 zuzüglich untenstehender Teilfrachtsätze**		**Im Kartierungswege**		

Schnitt-Tarif-Tabelle B.

Von	Nach	Schnitt-Nummer	a)	b)	c)	d)
			für Hornvieh in Wagenladungen	für Borstenvieh in Wagenladungen: bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens	Bei Benützung beider Etagen eines Etagewagens	Für die Mitbenützung der Trommel
			für einen Quadratmeter der Bodenfläche			
			Teilfrachtsätze in Heller			
den im Tarife 2 des Heftes 3 für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1903 enthaltenen Stationen. (Siehe Schnitt-Tarif-Tabelle A, Seite 58—65 des vorgenannten Tarifheftes)	Neubydžow Oe.N.W.B.	I	288	426	740	876
	Starkenbach-Martinitz Oe.N.W.B.	I	354	510	874	1086
oder umgekehrt						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2077	k. k. österr. Staatsbahnen	Murtalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf)	Stroh und andere Streumittel, als: Holzsägespäne, Holzwolle, Spreu, Torfstreu und Torfmull	Unzmarkt-Frauenburg (auch transit) und den übrigen in Steiermark gelegenen Stationen der Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Tomathal, Tamsweg, Maria-Pfarr, Mauterndorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die weiteren Bedingungen siehe unter *)	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Mai 1904	Lokaltarif	Verschieden	50 Prozent der normalen Frachtsätze	50 Prozent	Im Kartierungswege		

*) Die Begünstigung kommt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die betreffende Sendung an eine Gemeinde des Herzogtumes Salzburg adressiert und mit einem nach folgendem Formulare in allen seinen Teilen genau ausgefertigten, von der betreffenden k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Kumulativ-Bestellzettel aufgegeben wird. Auch müssen die Sendungen — wie dies übrigens schon im Kumulativ-Bestellzettel zum Ausdrucke gebracht erscheint — vom Bahnhofe der Bestimmungsstation mittels Strassenfahrzeuges abgestreift werden.

Formular.

Kumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . bestellt in . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten Streumittel:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Quantum in Kilogramm
Zusammen . . .	

Dieses Gesamtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittels Strassenfuhrwerkes abgeführt werden.

Das Aufladen und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum Streumittel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirtschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . den . . . . 19 . .

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum Streumittel zur Verwendung durch die genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirtschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hierfür die von den k. k. Staatsbahnen, bezw. der Murtalbahn für Gemeinden im Herzogtume Salzburg bewilligte Frachtermässigung Anwendung finden kann.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . den . . . . 190 . .

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Kumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers das demselben obliegende Auf-, bezw. Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren erhoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2078	k. k. österr. Staatsbahnen	Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft	Stroh und andere Streumittel, als: Holzsägespäne, Holzwolle, Spreu, Torfstreu und Torfmull	Zell am See	allen für die Güterabgabe in Wagenladungen eröffneten Stationen der Pinzgauer Lokalbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die weiteren Bedingungen siehe unter *)	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Mai 1904	Lokaltarif	Verschieden	50 Prozent der normalen Frachtsätze	50 Prozent	Im Kartierungswege		

*) Die Begünstigung kommt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die betreffende Sendung an eine Gemeinde des Herzogtumes Salzburg adressiert und mit einem nach folgendem Formulare in allen seinen Teilen genau ausgefertigten, von der betreffenden k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Kumulativ-Bestellzettel aufgegeben wird. Auch müssen die Sendungen — wie dies übrigens schon im Kumulativ-Bestellzettel zum Ausdrucke gebracht erscheint — vom Bahnhofe der Bestimmungsstation mittels Strassenfahrzeuges abgestreift werden.

Formular.

Kumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . bestellt in . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten Streumittel:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Quantum in Kilogramm
Zusammen . . .	

Dieses Gesamtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittels Strassenfuhrwerkes abgeführt werden.

Das Aufladen und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum Streumittel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirtschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . den . . . . 190 . .

L. S.

Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum Streumittel zur Verwendung durch die genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirtschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hierfür die von den k. k. Staatsbahnen, bezw. der Pinzgauer Lokalbahn für Gemeinden im Herzogtume Salzburg bewilligte Frachtermässigung Anwendung finden kann.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . den . . . . 190 . .

L. S.

Unterschrift:

Anmerkung. Der Kumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers das demselben obliegende Auf-, bezw. Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren erhoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2079	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz aus Pos. [illegible]—19 a der Güterklassifikation	Ropcze		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei hartem Brennholze, dagegen bei weichem Brennholze für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Stefanówka				41	39	2			
					Zaleszczyki				45	43	2			
2080	Lokalbahn Mutenitz-Gaya					**Minimal-Nachweisung eines Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auf- und Abladen durch den Aufgeber, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	vom 1. Oktober 1903 bis längstens 30. September 1904	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma a) bei Sendungen von Gaya trs. als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, b) bei Sendungen nach Gaya trs. als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, ad a) und b) vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Lokalbahn Mutenitz-Gaya. Die bezeichneten Dokumente werden nicht rückerstattet.**	**Die Sendungen nach Mutenitz loko müssen mittels Strassenfuhrwerk abgeführt werden. Die für Sendungen nach Gaya trs. gewährten ermässigten Sätze besitzen nur Gültigkeit für nach Wlkosch-Keltschau bestimmte Transporte**
			Futter und Zuckerrübe	Mutenitz	Gaya trs.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			16	12	4			
				Dubnian					13	9·8	3·2			
				Swatobořitz					9	6·8	2·2			
			Braunkohle	Gaya trs.	Swatobořitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen.			8·4	6·3	2·1			
					Dubnian				11·2	8·4	2 8			
					Mutenitz loko				13·6	10·2	3·4			
			Kalkstein	Mutenitz	Gaya trs.				12·4	9·3	3·1			
				Dubnian					10·4	7·8	2·6			
				Swatobořitz					8	6	2			
			Artikel des Ausnahmetarifes III der Lokalbahn Mutenitz-Gaya	Gaya trs.	Mutenitz loko	**Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.**			14	10·5	3·5			
					Dubnian				11·5	8·7	2·8			
					Swatobořitz				8·5	6·5	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
2081	Südbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	Gerste	Laibach	Oberlaibach	Einhaltung der in den anderen Rubriken gegebenen Vorschriften und der allgemeinen Tarifbestimmungen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Bahnanstalt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904		30	20	10	Im Kartierungswege		
			Malz	Oberlaibach	Laibach				30	20	10			
			Parquetten und Friesen, gehobelt und genutet	Oberlaibach	Laibach				48	20	28			
			Bier	Oberlaibach	Laibach	Aufgabe von mindestens 4000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür			48	20	28			
			Leer retourgehende Bierfässer und in Kisten verpackte Bierflaschen	Laibach	Oberlaibach	In jedem Gewichte			48	14	34			
			Bruchsteine und Schotter	Oberlaibach	Laibach	Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			20	14	6			
				Drenovgrič					17	10	7			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
64	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3421	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Abfälle von weichem Holze (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle [d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle], ferner Sägespäne und Sägemehl)	Russ. Moldawitza-Säge Dragosza	Hatna transit	Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 ist in Rubrik 5 die Bezeichnung der Empfangsstation „Hatna transit“ abzuändern auf „Hatna“	

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der Teilstrecke Horažďowitz—Wolschan—Nepomuk der Staatsbahnlinie Wien—Eger ist behufs Herstellung des zweiten Geleises die Ausführung der Unterbauarbeiten, der Einfriedungen und des Hochbaues, ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der Gebäudeausrüstung im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt in 4 Baulosen zum Teile auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Teile gegen Pauschalpreise für die sämtlichen ausgeschriebenen Herstellungen in einem ganzen Baulose.

Die einzelnen Baulose sind:

I. Baulos von km 289·0 bis km 295·680 = 6·68 km
II. " " " 295·680 " " 301·670 = 5·99 "
III. " " " 301·670 " " 308·160 = 6·49 "
IV. " " " 308·160 " " 314·225 = 6·065 "

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Kronen abgerundet:

	I. Baulos	II. Baulos	III. Baulos	IV. Baulos
Unterbau . . .	305.200	227.200	263.200	331.100
Einfriedungen .	3.090	2.090	1.900	2.820
Hochbau	23.000	16.000	9.600	70.000
Zusammen .	331.290	245.290	274.700	403.920

Die Vollendungstermine sind für alle 4 Baulose gemeinschaftlich derart festgesetzt, dass an jenen Unterbauobjekten, welche einen Ueberbau erhalten, vom 1. November 1904 an mit der Aufstellung der Tragwerke ungehindert begonnen werden kann, dass ab 1. Mai 1905 das gesamte Unterbauplanum zur Beschotterung und zum anstandslosen Legen des Oberbaues vollkommen hergerichtet ist, und dass am 1. August 1905 sämtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden können und die Herstellung der Einfriedungen beendet ist.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Massenverteilung der Erd- und Felsarbeiten, die Preisliste, die summarischen Kostenanschläge für die 4 Baulose, die Bedingnisse und die sonstigen Offertbeilagen sind vom 28. September d. J. an bei der Abteilung für Bau- und Bahnerhaltung (Abteilung 3) der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen einzusehen, und haben die Offerenten die Einsichtnahme und vollständige Kenntnis derselben durch Fertigung der aufgelegten Offertbedingnisse zu bestätigen.

Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei der vorbezeichneten Dienststelle auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind, vorschriftsmässig gestempelt und versiegelt, spätestens bis 26. Oktober 1903, 11 Uhr vormittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags bei der vorgenannten k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen statt. Den Offerenten oder deren Bevollmächtigten steht es frei, der kommissionellen Eröffnung der Offerte beizuwohnen.

Das Offert muss auf sämtliche ausgeschriebene Herstellungen eines ganzen Bauloses lauten, da nur die gesamten Arbeiten eines Bauloses als Ganzes zur Vergebung gelangen.

Den Offerenten steht es frei, in demselben Offerte auf 2, 3 oder sämtliche 4 Baulose gleichzeitig zu offerieren.

Der Offertleger hat bis zum 31. Dezember 1903 im Worte zu verbleiben.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit und behördliche Autorisation bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt für das I. Baulos K 16.600, für das II. Baulos K 12.300, für das III. Baulos K 13.700 und für das IV. Baulos K 20.200 und wird im Erstehungsfalle als Kaution zurückbelassen.

Offerte, deren Aussteller die obgenannten Offertbedingnisse nicht rechtzeitig unterschrieben haben oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder teilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingebracht betrachtet.

Pilsen, am 16. September 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 112. Wien, 29. September 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsbedingnisse für die normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Rossbach zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Adorf.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projektierte Bahn von Rossbach zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Adorf ist als eingeleisige Lokalbahn mit einer Spurweite von 1·435 m unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes, herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird vorläufig mit 25 km pro Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäss der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Kompetenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, ungefähr 2·8 km lange Bahn beginnt in einem etwa 630 m vor dem Aufnahmsgebäude der Station Rossbach der Lokalbahn Asch-Rossbach gelegenen Punkte dieser Bahn, wendet sich zunächst in einem scharfen Bogen gegen Nordost, übersetzt im Süden der Stadt Rossbach die von hier nach Asch, bezw. nach Elster führende Bezirksstrasse und gelangt zu der anstatt der aufzulassenden Station Rossbach im Südosten der gleichnamigen Stadt neu anzulegenden Station.

Nach Ausfahrt aus derselben schlägt die Bahn eine vorwiegend östliche Richtung ein und erreicht ungefähr 980 m hinter der genannten Station die österreichisch-sächsische Grenze.

Aenderungen der im vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Gegenseitige Wagenbenützung.

Die Gesellschaft unterwirft sich der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständnis über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständnis zwischen den beteiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll tunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hiervon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicheren Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Konstruktion des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei der Station Rossbach ist rücksichtlich des Umfanges der zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlage tunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hiervon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Behufs sanfteren Ueberganges aus den geraden in schärfer gekrümmte Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in Bahnkrümmungen von weniger als 600 m unter Zugrundelegung der Konstante 6000 zu erfolgen hat.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Promille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Station Rossbach ist horizontal oder höchstens mit einer Neigung von 2·5 Promille anzulegen.

Der Abstand der Geleise in dieser Station, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im allgemeinen mindestens 4·5 m und bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkranen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen, als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·0 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältnis der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens der auf eigenem Unterbau liegenden Strecken muss in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern, sowie in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken ist die hinsichtlich solcher Objektsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragkonstruktionen für die offenen Unterbauobjekte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normierten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjekten im Unterbau gelten im allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjekte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie offene Unterbauobjekte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjekten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei allen Unterbauobjekten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjekten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragkonstruktionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjekten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenkonstruktionen zu verwenden.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4·0 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen, das ist mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht pro laufenden Meter, jedoch mit nur 12 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m, auszuführen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen; im übrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, Schwellen mit einer unteren Breite von mindestens 20 cm zu verwenden und dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 249 m die der vorerwähnten Schwellenanzahl nach diesem Normale entsprechende Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3·0 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Das Aufnahmsgebäude der Station Rossbach, sowie die für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Hochbauten der Station Rossbach sind tunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abteilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo ohne dieselben eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten wäre.

Wegeübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Sekundärbetrieb vorgeschriebenen Textierung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugsbremsung zu bemessende Entfernung (in der Regel 200 m), einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Lokomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abteilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abteilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigentums sind durch Grenzsteine zu markieren.

10. Stationen.

Die Länge und Geleisezahl der Station Rossbach, sowie die Leistungsfähigkeit der Wasserversorgungsanlage in dieser Station ist nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojekte, bezw. der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Die Verfassung des Detailprojektes für die in der genannten Station herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Bestimmung, inwieweit für Zwecke der Wasserbeschaffung der Lokomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs entbehrlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die genannte Station hat einen Passagierabort zu erhalten.

Der Name dieser Station ist durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen, und zwar ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw an den Veranden, als auch an beiden Seiten des Aufnahmsgebäudes anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche die Station einzuschalten ist.

Die Einrichtung der Telegraphenapparate hat nach den Typen der k. k. Staatsbahnen zu erfolgen.

Falls die Telegraphenleitung durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich dieselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Prag zu wenden.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Die Gesellschaft hat wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen das Einvernehmen zu pflegen und unterwirft sich dieselbe der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der vorgenannten k. k. Staatsbahn-Direktion nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die Staatseisenbahn-Verwaltung auf Kosten der Gesellschaft.

Der Achsdruck der Lokomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 12·5 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Gesellschaft von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Gesellschaft obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Kommission der Gesellschaft bekanntgegebenen Konservator anzuzeigen.

Die Gesellschaft ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Zentralkommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigentum zu übergeben.

Im übrigen hat die Gesellschaft den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Zentralkommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

Insofern nicht der in § 15, Alinea 2, der Konzessionsurkunde vorgesehene Fall eintritt, haben nachstehende Bestimmungen Anwendung zu finden:

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Warenklassifikation und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, anderseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Teil I der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Teil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterklassifikation der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig konzessionierte Lokalbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgnis geliefert hat, welches die Verzinsung des Anlagekapitales mit mindestens fünf Prozent ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnismässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa. gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Notstandstarife.

In Fällen eines Notstandes und aussergewöhnlicher Teuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutztiere in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erfordernis die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Lokalitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Mietzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Gesellschaft beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Korrespondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direktion oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für die Bahn herzustellenden Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatkorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbständige Leitungen auf dem von der Gesellschaft eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf der konzessionierten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte gültigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Gesellschaft ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der konzessionierten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Lokalbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Konzession

oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Zertifikaten ausweisen, müssen samt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Eskorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hierfür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den kompetenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hierfür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat die Gesellschaft sich zu unterwerfen.

Wien, am 18. September 1903.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Trient nach Riva.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. phil. Emanuel Lanzerotti in Romeno im Vereine mit Heinrich Paor in Trient die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Bahn niederer Ordnung von Trient über Alle Sarche und Arco nach Riva im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 13. August 1903. E.-M.-Z. 28.816/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Aujezd-Luhatschowitz nach dem Bade Luhatschowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Vizepräsidenten des Landeskulturrates Dr. Cyrill Seifert in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Aujezd-Luhatschowitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach dem Bade Luhatschowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 11. September 1903. E.-M.-Z. 31.031/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Industriebahn von der Personenhaltestelle Pletrowitsch nach dem Kohlenbergwerke Buchberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ludwig Ritter Mašek v. Bosnadol in Agram die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Industriebahn von der Personenhaltestelle Pletrowitsch der steiermärkischen Landesbahn Cilli-Wöllan über Kassase und Mlakar nach dem Kohlenbergwerke Buchberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 17. September 1903. E.-M.-Z. 38.431/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 239. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. September wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar: Seitens

1. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend einen Erlass der Eisenbahnverwaltung, durch welchen das Provisorium der Angestellten auf drei Jahre, eventuell auch mehr verlängert werden soll;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen, betreffend die Einstellung von Halbzonen im Eisenbahnverkehre in der Nähe grösserer Verkehrszentren.

In der 240. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. September stellten die Herren Abgeordneten Choc und Genossen einen Antrag, betreffend die Erlassung eines Gesetzes, bezüglich der Regelung eines Vertragsverhältnisses zwischen den Eisenbahnen und ihren Angestellten.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar: Seitens

1. der Herren Abgeordneten Vychodil und Genossen, betreffend die Nichterledigung des telegraphisch gestellten Ansuchens des Olmütz-Sternberger Feuerwehrvereines um Fahrpreisermässigung durch die Staatseisenbahn-Gesellschaft;

2. der Herren Abgeordneten Szajer und Genossen, betreffend die Beförderung der zum Exporte aus Galizien bestimmten Borstenviehtransporte in der Zeit vom 1. November bis 31. März in gedeckten Hornviehwagen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung für die Teilstrecke Huttengasse—Wernhardgasse—Maroldingergasse.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. September 1903 die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Teilstrecke „Huttengasse—Wernhardgasse—Maroldingergasse" der Linie Nr. 70 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, für die Wiener städtischen Strassenbahnen in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen, den Betriebskonsens für die gegenständliche Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 41.507.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 11. September der Direktion der Strassenbahnen in Miskolcz im Vereine mit der Miskolczer Handels- und Gewerbekammer für eine von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigende, bis zum Bahnhofe der Station Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen führende und diesen mit den staatlichen Schienenwalzwerken, Stahl- und Maschinenfabriken von Diósgyör verbindende normalspurige Strassen-, eventuell Lokalbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 16. September der Direktion der Ungarischen Nordwestbahn (Északnyugoti hélyi érdekü részvény társasag) für eine von der Station Nyitra (Neutra) ihrer Hauptlinie Nyitra—Lipótvár (Leopoldstadt)—Nagy-Szombat (Tyrnau)—Kutti und der Staatsbahnlinie Tót-Megyer—Nytra—Privigye-Bajmócz abzweigende und diese

a) einerseits in der Station Verebély mit der Linie Érsek-Ujvár (Neuhäusel)—Nagy-Surány—Verebély—Kis-Tapolcsany der Neutratalbahn,

b) anderseits durch eine von der Station Verebély ausgehende und die Linie a) in der Station Léva mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Léva—Garam-Berzencze

verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ungarisches Betriebsnetz der Südbahn-Gesellschaft. (Einführung des Motorenwagenbetriebes auf einer Teilstrecke.) Die Südbahn-Gesellschaft hat seit 15. September 1903 einen Motorenwagen- (Selbstfahrer-) Verkehr im Bereiche der von ihr betriebenen Eisenbahn Barcs—Terezovac—Pakrácz-Lipik probeweise eingeführt. Die aus zwei Wagen bestehenden Züge verkehren fahrplanmässig auf den Linien Barcs—Terezovac—Szlatina und Barcs—Terezovac—Pakrácz, auf letzterer bei Steigungen bis zu 250 Promille mit einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km. Auf der ersteren Strecke verkehrten auch bereits aus fünf Wagen bestehende Züge. Die in Verwendung stehenden Motorenmaschinen neuesten Systems werden mit Holzkohle geheizt und beanspruchen pro Fahrkilometer nur 2 kg Feuerungsmaterial.

Ausland.

Bayern. (Eisenbahnprojekt: Erteilung einer Vorkonzession.) Die kgl. bayerische Regierung hat den Inhabern des Ingenieurbureaus Buchmüller & Häfeli in München, Julius Buchmüller und Arnold Häfeli, unterm 21. August die Genehmigung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine Bahnlinie von Garnisch-Partenkirchen nach Mittenwald-Landesgrenze auf die Dauer eines Jahres erteilt. [E.-M.-Z. 39.198.]

Verschiedene Mitteilungen.

Gailtalbahn Arnoldstein - Hermagor. (Generalversammlung.) Am 9. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Hermann Hinterhuber und in Anwesenheit des landesfürstlichen Kommissärs Otto Grafen Sarnthein, Ministerial-Vizesekretär im k. k. Eisenbahnministerium, die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor statt. Zu derselben waren 11 Aktienbesitzer persönlich erschienen, welche im eigenen, sowie im Bevollmächtigungsnamen 1690 Stück Aktien der Gesellschaft mit 169 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 162.404·27 (gegen K 162.536·09 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 3235·66 (K 2998·57), daher die Gesamteinnahmen aus dem Betriebe K 165.639·93 (K 165.534·66). Es beliefen sich ferner die eigentlichen Betriebsausgaben auf K 84.627·20 (K 101.907·21), die sonstigen Auslagen auf K 8590·35 (K 10.823·40), daher die Summe der Ausgaben auf K 93 217·55 (K 112.730·61). Sohin stellte sich der Betriebsüberschuss auf K 72.422·38 (K 52.804·05). Zuzüglich der erzielten Zinsenerträgnisse im Betrage von K 1216·19 (K 1818·07) ergab sich ein Gesamterträgnis von K 73.638·57 (K 54.622·12). Da sich der zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätsaktien und Prioritätsobligationen erforderliche Betrag auf K 107.868 (Kronen 107.948) belief, wurde die staatliche Garantie mit dem Fehlbetrage von K 34.229·43 (K 53.325·88) in Anspruch genommen. Der Betriebskoeffizient hat sich von 83·75 Prozent im Jahre 1900 und von 68·1 Prozent im Jahre 1901 im Jahre 1902 auf 56·3 Prozent reduziert. Der Geschäftsbericht, sowie der Rechnungsabschluss wurden einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In den Revisionsausschuss wurden per acclamationem die Herren Alfred Egger und Wilhelm Ritter v. Stockert als Mitglieder und Dr. Franz Luggin als Ersatzmann entsendet. Die aus dem Verwaltungsrate statutenmässig ausscheidenden Mitglieder, und zwar die Herren Leopold Freiherr zu Aichelburg-Labia, Hans Gasser sen., Dr. Artur Herzfeld, Hermann Hinterhuber und Dr. Karl Ubl, wurden für eine dreijährige Funktionsdauer mit Stimmeneinhelligkeit wiedergewählt. In der anschliessenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident der Gesellschaft Hermann Hinterhuber und dessen Stellvertreter Dr. Karl Ubl neuerlich in ihren bisher innegehabten Funktionen gewählt. [E.-M.-Z. 32.718.]

Società Triestina Tramway. (Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Triest unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates F. Artelli und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Alois Fabiani die diesjährige (28.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Società Triestina Tramway statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 5097 Aktien mit 253 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrug im Gegenstandsjahre der Reingewinn K 410.477·78 (gegen K 428.293·27 im Vorjahre). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 und abzüglich des Anteiles der Stadt Triest standen K 414.006·87 (im Vorjahre K 457.436·12) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und beschloss, aus dem Gewinne K 35.200 in den Aktientilgungsfonds, K 19.272·47 in den Reservefonds zu hinterlegen, K 356.280 zur Ausschüttung einer 6prozentigen Dividende (d. s. K 12 pro Aktie) zu verwenden (im Vorjahre wurde eine 6¼prozentige Dividende verteilt) und den Rest per K 3154·40 auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Ernst Urban und Leopold v. Rotte wiedergewählt. Nach erfolgter Wiederwahl des Aufsichtsrates wurden 158 Aktien I., II. und III. Emission und 18 Aktien IV. Emission verlost, worauf die Generalversammlung geschlossen wurde. [E.-M.-Z. 31.816.]

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kürzung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums (Erlass vom 16. September 1903, Z. 41.009/16) werden auf den Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie auf den in deren Betriebe stehenden Lokalbahnen vom 1. Oktober 1903 angefangen die Fristen für die Entladung oder Beladung der Güterwagen auf acht Tagesstunden herabgesetzt.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends, die Mittagszeit inbegriffen.

Wien, im September 1903. [966]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigungen des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 3, gültig vom 1. Juli 1903.

1. Im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, ist auf Seite 180 in der Post Nr. 98 des ersten Anhanges die Zahl „18" zu streichen.

2. Im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, ist auf Seite 526 sub II der Frachtsatz von 1006 h pro Tonne von Bilin und Ladowitz nach Ledeč auf **1060** h pro Tonne richtigzustellen.

3. Im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, ist auf Seite 609 in der Post Nr. 2 des Anhanges in der Rubrik „Anmerkung" anstatt des Wortes „nur" richtig „nicht" zu setzen.

4. Im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, ist auf Seite 625 die Post Nr. 10a des Anhanges zu streichen, und werden allfällige Mehlsendungen von Bransdorf und Jägerndorf nach Jauernig zu den gleichen, im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 18. Juli 1903, Nr. 81, unter fortlaufender Nummer 1699 verlautbarten Frachtsätzen abgefertigt.

Wien, am 24. September 1903. [967]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Nachtrag III zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3.

Am 1. Oktober 1903 gelangt der Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 3, zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. den Tarif der Lokalbahn Jičin-Turnau;

II. Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Dieser Nachtrag tritt bezüglich der

Pos. I mit dem Tage der Betriebseröffnung der genannten Lokalbahn,

Pos. II mit dem 1. Oktober 1903 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit 15. November 1903 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 19. September 1903. [968]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Friedrichshütte.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Zwardoń—Neu-Sandec gelegenen Station Friedrichshütte wird vom 1. Oktober 1903 an in „Friedrichshütte-Sporysz" abgeändert.

Krakau, im September 1903. [969]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Eliminierung des Artikels „Hopfen" aus dem Ausnahmetarife 7.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1903 wird im Tarife für den Sächsisch-Oesterreichischen Grenzverkehr der Artikel Hopfen im Ausnahmetarife 7 gestrichen.

Dresden, am 26. September 1903. [970]

Kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Herabminderung der Ab-, bezw. Aufladefristen für Kohle, Rübe und Rübenschnitte.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. August 1903, Z. 37.075/16, wird auf den Linien der Böhmischen Nordbahn und auf den Lokalbahnen Kuttenthal—Unter-Cetno, Mšeno—Unter-Cetno und Böhm.-Leipa—Steinschönau die Frist für das Abladen von Rübenschnitten und mineralischen Kohlen, sowie für das Aufladen der Zuckerrübe für die Zeit vom 1. Oktober 1903 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 20. Dezember 1903, mit 6 Tagesstunden nach stattgefundener Avisierung, bezw. Bereitstellung der Wagen bemessen.

Nach Ablauf dieser sechsstündigen Frist wird die tarifmässig festgesetzte Wagenverzögerungsgebühr eingehoben.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends einschliesslich der Mittagszeit.

Prag, im September 1903. [971]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Eröffnung der Station Parchen-Obersteinschönau für den Gesamtverkehr.

Am 27. September 1903 gelangt mit dem Zuge Nr. 1001 die Station Parchen-Obersteinschönau der Lokalbahn B.-Leipa—Steinschönau auch für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung, so zwar, dass die genannte Station nunmehr dem Gesamtverkehre dienen wird.

Prag, am 25. September 1903. [972]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aufnahme des Artikels „Chromsalze".) Mit sofortiger Gültigkeit werden Chromsalze in die Klasse 4 des Tarifes aufgenommen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Beitritt Rumäniens.) Von der Regierung des Königreiches Rumänien ist die Aufnahme Rumäniens in den Verband des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nachgesucht worden. Das Gesuch ist im Sinne der Zusatzerklärung zum Internationalen Uebereinkommen vom 20. September 1893 auf Antrag des Zentralamtes von dem schweizerischen Bundesrat den Regierungen der bei dem Internationalen Uebereinkommen beteiligten Staaten mit dem Antrage auf Zustimmung vorgelegt worden.

Nachdem nun die sämtlichen Regierungen dem Antrage des schweizerischen Bundesrates zugestimmt haben, wird dieser, nach Erfüllung einiger Formalitäten, demnächst in der Lage sein, die Aufnahme Rumäniens in den Verband des Internationalen Uebereinkommens konstatieren zu können.

[„Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport."]

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits. (Einführung eines Verbandsgütertarifes, Teil I, Abteilung B.) Am 1. Oktober 1903 wird ein Verbandsgütertarif, Teil I, Abteilung B, enthaltend:

A. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation,
B. Nebengebührentarif

für die obenbezeichneten Verkehre eingeführt.

Im Verkehre mit Schweden und Norwegen wird der Tarif jedoch erst von einem später bekannt zu machenden Tage gültig.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben die allgemeinen Tarifvorschriften, die Güterklassifikation, sowie der Nebengebührentarif

a) des Deutsch-Dänischen Verbandsgütertarifes, Heft 2, über Vamdrup und Hvidding-Vedsted vom 1. Juli 1898,
b) des Deutsch-Dänischen Verbandsgütertarifes, Heft 2, über Kiel—Korsör und Warnemünde—Gjedser vom 1. März 1900.

Neben Ermässigungen treten auch einzelne Frachterhöhungen dadurch ein, dass für den Verkehr mit Dänemark das Mindestgewicht der Stückgutklasse II von 250 kg auf 400 kg erhöht und der § 40 des Deutsch-Dänischen Gütertarifes vom 1. Juli 1898 beseitigt wird.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 1. November 1903 in Kraft.

Bis zum Erscheinen des Tarifes ist das Nähere bei dem Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona zu erfahren.

Ostdeutsch-Hessischer Gütertarif. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Fischhausen, Gaffken, Germau, Glommen, Godnicken, Jucha, Königsberg i. Pr. Südbhf., Metgethen, Neuhäuser, Palmnicken, Pillau, Powayen, Schrombehnen, Stürlack, Tharau, Tolksdorf, Widminnen, Wormen, Woszellen und Wöterkeim der am 1. Juli 1903 in den Bezirk der Direktion Königsberg übergegangenen Ostpreussischen Südbahn in den obenbezeichneten Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1903 ist im Ausnahmetarife 16 für Palmkernöl etc. (Seite 161 des Tarifes) folgender Frachtsatz nachzutragen:

Budenheim-Simbach Mk. 2·42 für 100 kg.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr. (Einführung neuer direkter Frachtsätze.) Mit sofortiger Gültigkeit treten direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Derne, Eving, Lüdinghausen, Lünen und Preussen des Direktionsbezirkes Essen und den Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 20. September 1903 ab wurden die Stationen Eberbach, Halle a. S., Hetzbach-Beerfelden, Lenne, Mittelsteine, Rheinau und Rollhofen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903 als Versandstationen einbezogen. Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Vergünstigung für Besteller von Wagen auf Stationen der Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes zum Obstexporte aus der Schweiz.) Da im Obstexporte Verhältnisse bestehen sollen, die es dem Versender vielfach verunmöglichen, bei Bestellung der Wagen die im § 56 des Transportreglements verlangte Angabe der Bestimmungsstation zu machen, wird den Obstexporteuren die Vergünstigung gewährt, dass sie ausnahmsweise an Stelle der Bestimmungsstation nur die Austrittsstation aus der Schweiz und das Bestimmungsland der Sendung anzugeben haben, wenn ihnen die erstere nicht bekannt sein sollte; z. B. „Württemberg", „Baden", „Elsass-Lothringen" etc.; der Kollektivausdruck „Deutschland" ist unzulässig.

Für die Folgen, welche aus unrichtigen Angaben entstehen, haftet der Wagenbesteller.

Diese Vergünstigung findet auf andere Warensendungen keine Anwendung.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mitteilung der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen und der General-Direktion der grossh. Badischen Staatseisenbahnen ist das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung vom 10. September 1903 an für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen und für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen wie folgt festgesetzt worden:

1 Franken = 81 Pfennig,
1 Mark = 1·2345 Franken.

XV. Spezialausstellung des deutschen Foxterrier-Klubs zu München. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der am 12. und 13. September 1903 zu München stattgefundenen XV. Spezialausstellung des deutschen Foxterrier-Klubs finden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen für den Transport der Hunde (auch in Kisten, Körben, Säcken u. s. w.) die auf dieser Ausstellung ausgestellt wurden, die im Abschnitte C, X, für sonstige Ausstellungsgegenstände hingegen die im Abschnitte C, IX des österreichisch-ungarischen Tarifes, Teil I, Abteilung B, vorgesehenen Tarifbegünstigungen, unter den daselbst festgesetzten Bedingungen, Anwendung.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband über Kiel—Korsör. (Einführung eines neuen Gütertarifes.) Am 1. Oktober 1903 wird ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der dänischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahnen Deutschlands anderseits eingeführt.

Durch ihn werden die Abschnitte C bis F des Gütertarifes für den Deutsch-Dänischen Verbandsgüterverkehr über Kiel—Korsör und Warnemünde—Gjedser vom 1. März 1900 aufgehoben. Neben Ermässigungen enthält der neue Tarif auch einzelne Frachterhöhungen, welche dadurch eintreten, dass

1. direkte Frachtsätze für die Stationen Apolda, Eichicht, Weimar, Wutha, Gardelegen, Kiel und Lübeck E.L. nicht mehr vorgesehen werden,
2. die Tarifklasse III beseitigt wird.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen und Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 1. November 1903 in Kraft. Bis zum Erscheinen des Tarifes ist das Nähere bei dem Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona zu erfahren.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits. (Nachtrag I.) Zum Verbandsgütertarife, Teil I, Abteilung A (bisher Heft 1), tritt am 1. Oktober 1903 der Nachtrag I in Kraft.

Er enthält:

1. Aenderung des Titelblattes,
2. Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zu den reglementarischen Bestimmungen.
3. Aenderungen der Anlage 1, sowie
4. sonstige Aenderungen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigung von Frachtsätzen für diverse Artikel.) Mit Gültigkeit vom 25. September 1903 wurden für

a) Erden, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitzel, Wegebaumaterialien, Holz des Spezialtarifes II und III,
b) Brennstoffe, wie im Ausnahmetarife 6 genannt, und
c) Torfstreu und Torfmull

in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung dafür im Uebergangsverkehre zwischen den Stationen der Dessau-Radegast-Cöthener Bahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke zu a) Erfurt, Halle, Magdeburg, zu b) Erfurt, Halle, Magdeburg, Elberfeld, Essen, Kattowitz, und zu c) Erfurt, Halle, Magdeburg, Hannover, Münster und Bromberg anderseits die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Cöthen, Dessau und Zörbig um 2 Pfg. für 100 kg ermässigt.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Berka [Werra] etc.) Am 1. Oktober 1903 wird die Station Berka (Werra) des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig wird vom genannten Tage ab der Verkehr der Station Halle a. S. bezüglich der Sendungen nach dem Ausnahmetarife 3 (Kalitarif) nach einer Anzahl badischer und württembergischer Stationen erweitert.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer und Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Station Berka [Werra].) Vom 1. Oktober 1903, dem Tage der Betriebseröffnung, ab wird die an der Neubaulinie Gerstungen—Vacha—Hünfeld gelegene Haltestelle Berka (Werra) in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Dieselbe erhält die Befugnis zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und — in beschränktem Umfange — auch von Fahrzeugen. Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, und Sprengstoffe bleiben von der Abfertigung ausgeschlossen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Norddeutsch - Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 8, vom 1. November 1901. (Nachtrag 1.) Am 1. Oktober 1903 tritt zum obgenannten Tarife, enthaltend Frachtsätze für Getreide, Mehl etc., ein Nachtrag 1 in Kraft, womit verschiedene Aenderungen und Ergänzungen eingeführt werden.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Stationsnamenänderung.) Die Station Münster bei Bingen (Eisenbahn-Direktion Mainz) führt nunmehr die Bezeichnung: Münster bei Bingerbrück.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Einbeziehung der Station Herthen etc.)

1. Mit Wirksamkeit vom 7. September 1903 wurde die badische Station Herthen an der Strecke Basel—Konstanz in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Die Bildung der direkten Entfernungen erfolgt vorläufig durch Anstoss von 4 km an die Entfernungen der Stationen Badisch-Rheinfelden oder Wyhlen, wobei die sich ergebende niederste Gesamtentfernung massgebend ist.

Die Abfertigungsbefugnis ist auf Eil- und Frachtstückgüter beschränkt.

2. Die Station Thalhaus wurde am 7. September 1903 für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die Bemerkung auf der Titelseite des Nachtrages III zum obigen Gütertarife ist daher zu streichen.

Württembergisch - Bayerischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Februar 1899. (Aenderung.) Im Tarifnachtrage VII, Seite 85, ist die Fussnote durch folgende zu ersetzen:

*) Werden auf Antrag Wagenladungen nach und von dieser Station ohne Umladung unter Verwendung von Rollschemeln in Wagen normaler Spurweite befördert, so wird in der Zeit vom 1. August 1903 zunächst bis 31. Juli 1904 neben der tarifmässigen Fracht (einschliesslich des obenerwähnten Zuschlages) eine feste Gebühr von 25 Pfg. für den Wagen und das Kilometer, als Mindestgebühr jedoch der Betrag von Mk. 5 für die Wagenladung erhoben.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Neueinführung des Ausnahmetarifes Nr. 19 für Graphit.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 kommt neu zur Einführung:

Ausnahmetarif Nr. 19 für Graphit im Verkehre von Passau nach Metz und Strassburg Zentralbhf.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Neueinführung des Ausnahmetarifes Nr. 19 für Graphit.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 kommt neu zur Einführung:

Ausnahmetarif Nr. 19 für Graphit im Verkehre von Passau nach Saarbrücken, Trier Hauptbhf. und Trier West.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. Oktober 1903 ab werden die Stationen Barum und Gliesmarode B.L.E. der Braunschweigischen Landeseisenbahn in den obenbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Düngemittel im Verkehre ab der Station Berka a. d. Werra.) Vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Gerstungen—Dankmarshausen, voraussichtlich dem 1. Oktober 1903 an, werden die in den Verbandstarifen, Heft 5, I. Abteilung, vom 1. Mai 1900 und Heft 5, II. Abteilung, vom 1. Mai 1902 im Ausnahmetarife Nr. 11 für Düngemittel vorgesehenen Frachtsätze der Station Gerstungen unverändert auch im Verkehre von Berka a. d. Werra nach schweizerischen Stationen angewendet.

Ost - Mittel - Südwestdeutscher Tierverkehr. (Tarifnachtrag IV.) Am 1. Oktober 1903 tritt der Nachtrag IV zum Tiertarif in Kraft, derselbe enthält:

1. Anderweite Abgrenzung einzelner Direktionsbezirke;
2. Abänderung des Vorwortes;
3. Abänderungen der besonderen Bestimmungen;
4. Abänderungen von Stationsnamen;
5. Abänderungen und Ergänzung der Wahlwege;
6. Ergänzungen und Abänderungen der Kilometer- und Frachttabellen aus Anlass der Einbeziehung der Stationen:
   Basel St. Johann der Reichseisenbahnen,
   Hüfingen der Badischen Staatseisenbahnen,
   Immendingen und Villingen der Württembergischen Staatseisenbahnen, Magerviehhof des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin, Posen (Gerberdamm) des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Posen,
   sowie abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Berent, Bütow und Kulm des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig;
7. Ergänzung und Abänderung der Stationstariftabellen;
8. Berichtigung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2082	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Position Z—8/a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Časlau Oe.N.W.B.	Beneschau k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 126 Heller b) 93 „		Im Kartierungswege		
					Zwettl (L.B.) k.k.St.B.					a) 245 Heller b) 194 „				
2083	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Vide Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Časlau Oe.N.W.B.

Von oder nach	Eisenbahn	Eilgut	Frachtgut				
			Klasse		Wagenladungsklasse		Spezialtarif
			I	II	A	C	2
			bei Frachtzahlung für				
		gewöhnliches	Mengen unter 5000 kg		mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen		
		Frachtsätze für 100 kg in Heller					
Beneschau	K.k St.B.	—	—	—	—	—	100
Bruch	K.k.St.B.	757	257	211	177	—	—
Chlumčan	K.k.St.B.	697	242	194	163	—	—
Chrast	K.k.St.B.	729	254	204	169	—	—
Datschitz (L.B.)	K.k.St.B.	538	198	171	154	—	—
Karlstein	K.k.St.B.	504	170	133	121	—	—
Klobuk	K.k.St.B.	633	218	174	149	—	—
Leneschitz	K.k.St.B.	729	254	204	168	102	—
Moldauthein (L.B.)	K.k.St.B.	978	329	287	240	—	—
Nusle-Vršovic	K.k.St.B.	414	137	105	101	—	—
Postelberg	K.k.St.B.	778	269	220	186	—	—
Přibram	K.k St.B.	665	230	184	156	—	—
Rusin	B.E.B.	442	145	111	102	—	—
Řewnitz	K.k.St.B.	471	158	123	114	—	—
Rosenthal-Graupen	K.k.St.B.	790	270	221	185	—	—
Selčan (L.B.)	K.k.St.B.	—	—	—	—	—	125
Stětkovic (L.B.)	K.k.St.B.	—	—	—	—	—	117
Teschen	K.F.N.B.	1370	463	355	286	—	—
Teschen	Ks. Od.	1370	463	355	286	—	—
Wall.-Meseritsch	K.F.N.B.	1123	378	280	234	—	—
Weleslawin	B.E.B.	432	142	108	100	—	—
Zauchtel	K.F.N.B.	1117	367	271	227	—	—
Zeban (L.B.)	K.k.St.B.	888	321	262	214	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2084	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Jarmeritz Oe.N.W.B.		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Bilin A.T.E.					107				
					Brüx A.T.E.					111				
					Dux A.T.E.					107				
					Komotau A.T.E.					119				
					Komotau B.E.B.					119				
					Teplitz A.T.E.					104				
					Udwitz-Görkau A.T.E.					117				
2085	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz a) der Klasse C, b) des Spezialtarifes 2	Časlau Oe.N.W.B.		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Bodenbach B.N.B.					79				
					Böhm.-Brod St.E.G.					41				
					Brandeis a. Elbe St.E.G.					52				
					Bubna St.E.G.					58				
					Hochwessely B.K.B.					56				
					Klostergrab k.k.St.B.					98				
					Ladowitz k.k.St.B.					85				
					Libochowitz St.E.G.					86				
					Lobositz St.E.G.					71				
					Nusle-Vršovic k.k.St.B.					69				
					Obergeorgenthal k.k.St.B.					92				
					Oberleutensdorf k.k.St.B.					92				
					Peček St.E.G.					33				
					Potscherad k.k.St.B.					99				
					Smichow k.k.St.B.					68				
					Tellnitz k.k.St.B.					97				
					Teplitz-Waldthor k.k.St.B.					92				
					Bodenbach B.N.B.					80				
					Böhm.-Brod St.E.G.					51				
					Brandeis a. Elbe St.E.G.					52				
					Bubna St.E.G.					61				
					Hochwessely B.K.B.					56				
					Klostergrab k.k.St.B.					99				
					Ladowitz k.k.St.B.					85				
					Libochowitz St.E.G.					86				
					Lobositz St.E.G.					71				
					Nusle-Vršovic k.k.St.B.					70				
					Obergeorgenthal k.k.St.B.					92				
					Oberleutensdorf k.k.St.B.					92				
					Peček St.E.G.					40				
					Potscherad k.k.St.B.					99				
					Smichow k.k.St.B.					70				
					Tellnitz k.k.St.B.					97				
					Teplitz-Waldthor k.k.St.B.					92				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2086	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Böhm.-Brod	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue einer Gasanstalt in Böhm.-Brod bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Verschieden		**20 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges zu demselben, mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 h pro 100 kg betragen muss**	**Im Rückvergütungswege**	**Original-Frachtbriefe, auf die Gemeinde Böhm.-Brod, bezw. deren Bürgermeister als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905**	
2087	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz a) der Pos. H—19 der Güterklassifikation im Tarif-Teil I exkl. Schleifholz über 2·5 m Länge, b) der Pos. H—18 der Güterklassifikation im Tarif-Teil I	Königgrätz Oe.N.W.B.	Eger B.E.B. und k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. ad a) Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. ad b) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 3, bezw. 4, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	**a) 128 Heller** **b) 142 „**		**Im Kartierungswege**		
			Holz a) der Klasse C, b) des Spezialtarifes 2		Bubna St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.		Teil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes		**a) 66 Heller** **b) 66 „**				
2088	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine aus der Pos. S—55, lit. a), der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Sedlischt k.k.St.B.	Gutwasser B.K.B. Kopidlno B.K.B. Libáň-Psinic B.K.B. Nimburg Oe.N.W.B. Nimburg St.E.G. Ronov-Woskořinek B.K.B. Rozdalovic B.K.B. Sadova-Dohalic B.K.B. Unterbautzen B.K.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	**Heller** 53 67 71 37 37 48 67 62 72		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2089	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohspiritus aus Pos. S—50 a der Güterklassifikation	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe mit direkten Frachtbriefen als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 10. Oktober bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der den Rohspiritusbezug nachweisenden Original-Frachtbriefe, sowie der den Weiterversand betreffenden Duplikat-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1904 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien zu bewirken ist	Nachweis der Weiterbeförderung in gleicher oder höchstens um 10 Prozent geringerer Menge als Raffinade nach Ungarn

Nach Bielitz

Von	Bestehender	Zugestandener	Nachlass vom bestehenden
	Frachtsatz pro 100 kg in Heller		
Baranów	154	153	1
Basznia	196	192	4
Bełz	225	216	9
Biała czortkowska	339	290	49
Bóbrka-Chlębowice	242	226	16
Bobrówka	179	177	2
Bogdanówka-Kamionka	305	267	38
Bogumiłowice	112	108	4
Boguchwała	154	153	1
Bołszowce	276	250	26
Borki wielkie	293	259	34
Brody	267	243	24
Buczacz	322	278	44
Bursztyn-Demianów	267	245	22
Chodorów	255	234	21
Chorostków	327	313	14
Czarna	125	121	4
Czernowitz	339	289	50
Czortków	339	290	49
Czudec	158	157	1
Delatyn	309	270	39
Denysów-Kupczyńce	297	264	33
Dereniówka	327	304	23
Dżuryn	330	283	47
Gródek	213	207	6
Hadikfalva	364	305	59
Hadyńkowce	343	297	46
Halicz	276	248	28
Hatna	372	311	61
Hliboka	351	300	51
Husiatyn	360	307	53
Itzkany	377	314	63
Jaroslau	171	168	3
Jaślany	150	149	1
Jasło	162	161	1
Kalinowszczyzna	335	286	49
Kolomea	309	270	39
Kopyczyńce	347	302	45
Korczów bei Uhnów	221	213	8
Krasne	246	231	15
Krosno	171	168	3
Krystynopol	230	220	10
Krzywe	288	256	32
Lemberg	225	218	7
Lemberg-Podzamcze	230	219	11
Lubaczów	192	189	3
Lużan	335	287	48
Maxymówka	297	264	33
Mikulince-Strusów	316	288	28
Moderówka	167	165	2
Monasterczyska	314	273	41
Nadbrzezie	167	165	2
Nadwórna	301	267	34
Nepolokoutz	330	284	46
Niżniów	301	264	37
Nowosielitza	351	297	54
Oleszyce	188	185	3
Ostrów bei Sokal	230	219	11
Ottynia	297	261	36
Podłęże	91	88	3
Podszumlańce	280	250	30
Podwołoczyska	309	270	39
Potutory	280	253	27
Proszowa	308	280	28
Przemyśl	188	185	3
Przeworsk	167	165	2
Przybówka	171	169	2
Pyszkowce	326	281	45
Radymno	179	177	2
Rawa ruska	209	204	5
Rohatyn	267	243	24
Rzeszów	150	149	1
Skałat	332	298	34
Słoboda-Teofipólka	293	259	34
Sniatyn-Załucze	322	280	42
Sokal	234	223	11
Stanislau	284	256	28
Tarnopol	284	256	28
Tarnów	116	112	4
Tłumacz-Palahicze	297	261	36
Trembowla	323	295	28
Tuchów	125	121	4
Tyśmienica	293	259	34
Uhnów	217	210	7
Volksgarten	343	291	52
Wieliczka	84	83	1
Wygnanka	343	294	49
Zabłotce	259	239	20
Zborów	267	242	25
Złoczów	259	237	22
Zuczka	339	289	50

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller a)	b)	Heller a)	b)	Heller a)	b)			
2090	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Mährischen Westbahn	a) Chamotte, Chamotteziegel, Backsteine aus Chamotte oder feuerfestem Thon, sowie Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse; b) Mörtel der Pos. M—27 der Güterklassifikation	Gross-Opatowitz	Olmütz-Stadt	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger.** Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	Lokaltarif	52	—	50	—	2	—	**Im Kartierungswege**		
					Olmütz-Neugasse				52	—	50	—	2	—			
					Olmütz-Hodolein				52	—	50	—	2	—			
					Olmütz (St.B.)				60	57	50	50	10	7			
					Gross-Wisternitz				64	61	59	59	5	2			
					Grosswasser				68	64	62	62	6	2			
					Dittersdorf				82	76	77	75	5	1			
					Stohl-Karlsdorf				88	82	84	81	4	1			
					Würbenthal				97	—	93	—	4	—			
					Ziegenhals				106	—	102	—	4	—			
				Gewitsch-Jaroměřitz	Olmütz-Stadt				50	—	47	—	3	—			
					Olmütz-Neugasse				50	—	47	—	3	—			
					Olmütz-Hodolein				50	—	47	—	3	—			
					Olmütz (St.B.)				58	55	47	47	11	8			
					Gross-Wisternitz				62	59	56	56	6	3			
					Grosswasser				66	62	59	59	7	3			
					Dittersdorf				80	74	74	72	6	2			
					Stohl-Karlsdorf				86	80	81	78	5	2			
					Würbenthal				95	87	90	86	5	1			
					Ziegenhals				104	95	99	94	5	1			
2091	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus, raffinierter	Bielitz	Zwardoń transit	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen**	**vom 10. Oktober bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903**	Lokaltarife	**Besteht kein direkter Frachtsatz**		**51 Heller**				**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2092	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Emballagen, gebrauchte, leere, welche im Tarife, Teil I, Abteilung B, sub Abschn. C, Punkt V, Al. a) und b) angeführt sind	auf den Bukowinaer Lokalbahnen		Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Spezialtarif I	Verschieden	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
			Bier	Hatna	Dorna-Watra	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			159	101	58			Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 27. Dezember 1902 unter fortl. Nr. 3408, sowie die im Verordnungs-Blatte Nr. 57 vom 19. Mai 1903 unter fortl. Nr. 34 der Abänderung von Tarifermässigungen verlautbarten Frachtermässigungen werden durch die nebenstehenden Tarifsätze überholt und sind somit als gegenstandslos zu betrachten
					Frassin a. M.				73	51	22			
					Gurahumora				63	45	18			
					Illischestie				54	38	16			
					Jakobeni				147	94	53			
					Kimpolung				100	67	33			
					Kimpolung (Stadt)				104	69	35			
					Paltinoasa				58	42	16			
					Pozoritta				112	74	38			
					Valeputna				127	82	45			
					Wama				84	57	27			
					Dragosza				105	74	31			
					Russ. Moldawitza				118	83	35			
					Russ. Moldawitza-Säge				120	83	37			
					Watra-Moldawitza				112	79	33			
				Hliboka	Berhometh a. S.				72	50	22			
					Czudin				42	30	12			
					Lukawetz a. S.				64	46	18			
					Petroutz a. S.				32	24	8			
					Storożynetz				32	24	8			
					Żadowa				55	39	16			
				Kaczyna	Hatna				38	28	10			
					Dorna-Watra				130	84	46			
					Frassin a. M.				44	32	12			
					Gurahumora				34	26	8			
					Illischestie				25	19	6			
					Jakobeni				118	77	41			
					Kimpolung				70	49	21			
					Kimpolung (Stadt)				75	52	23			
					Paltinoasa				30	22	8			
					Pozoritta				84	57	27			
					Valeputna				98	66	32			
					Wama				55	39	16			
					Dragosza				76	56	20			
					Russ.-Moldawitza				89	65	24			
					Russ.-Moldawitza-Säge				91	65	26			
					Watra-Moldawitza				83	61	22			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2093	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt etc. der Pos. E—5, sowie Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art der Pos. E—6 c) und d) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Szinóbánya-vasgyár		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller		Im Kartierungswege		
						in Mengen unter 5000 kg								
					Bochnia					339				
					Drohobycz					342				
					Jaroslau					373				
					Neu-Sandec					300				
					Przemysl					349				
					Sambor					349				
					Sanok					287				
					Stryj					322				
						bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen								
					Bochnia					288				
					Drohobycz					298				
					Jaroslau					319				
					Neu-Sandec					265				
					Przemysl					301				
					Sambor					301				
					Sanok					255				
					Stryj					282				
						bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen								
					Bochnia					217				
					Drohobycz					209				
					Jaroslau					234				
					Neu-Sandec					185				
					Przemysl					216				
					Sambor					216				
					Sanok					170				
					Stryj					193				
2094	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide	Wien Staatsbahnhof transit		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Getzersdorf				49	45	4			
					Traismauer				45	41	4			
2095	Niederösterr. Landes-Eisenbahnamt	Niederösterreichische Waldviertelbahn	Bruchsteine, behauene Steine	Aalfang	Gmünd L.B. und transit	**Minimalquantum 1000 t.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens (5000, bezw. 10.000 kg)	bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif der Niederösterreichischen Waldviertelbahn	20·00	16·40	3·60	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen bis längstens 1. März 1904 bei der Betriebsleitung der Niederösterreichischen Waldviertelbahn in Gmünd	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
2096	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter aus der Pos. S—55 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Littitz a. d. Adler	Holitz Hrochowteinitz Platěnitz Roweň Trauerdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 13. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 26 29 28 27 27		Im Kartierungswege		
				Geiersberg	Holitz					33				
2097	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mehl aus der Position M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	a) Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u. und Ó Budafilatorigát; b) Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-föv. közraktárak, Budapest-Józsefváros und Budapest-kiterö	Stationen der Strecke Brixen einschliesslich bis Avio einschliesslich	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Beförderung als Frachtgut. 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Verschieden	ad a) 363 Heller*) ad b) 358 Heller*) inkl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Sofern nicht die bestehenden Tarifsätze ohnehin niedriger sind
2098	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Köflach Oberdorf Pölfing-Brunn Rosenthal Voitsberg Wies	a) den Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) inkl.—Wr. Neustadt inkl. und Laxenburg, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn; b) nach den Stationen der Strecke Nagy-Marton inkl.—Szombathely inkl.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden	a) b) 85 87 82 84 101 103 83 85 80 82 103 105 Heller inkl. Grazer Ueberfuhrsgebühr, bezw. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2099	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	Harzleim (Harzseife)	Bodenbach (B.N.B.)	Krumau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 2. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1, Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen anderseits, gültig vom 1. Dezember 1901	225 Heller	182 Heller	43 Heller	Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
37	Nr. 80 vom 16. Juli 1903	1670	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	Bruchsteine, unbearbeitet, und Schotter aus der Pos. 8—55 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Littitz a. d. Adler	Holitz Hrochowteinitz Platěnitz Roweň Trauerdorf	13. Oktober 1903	
						Geiersberg	Holitz		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 113. **Wien, 1. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Lokalbahn Swětlá-Ledeč-Kácow.

Am 24. September wurde die normalspurige Lokalbahn Swětlá-Ledeč-Kácow mit den Stationen Swětlá, Ledeč, Křenowitz, Hammerstadt, Horka a. d. S., Zruč, Kácow und mit den Haltestellen Swětlá, Smrčna, Ober-Ledeč, Pod hradem, Chabeřitz und Kácow dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Swětlá (Anschlussstation der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn), Ledeč, Křenowitz, Hammerstadt. Horka a. d. S., Zruč und Kácow (Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen) für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Haltestellen Chabeřitz und Pod hradem für den Personen-, beschränkten Gepäcks- und Güterverkehr in vollen Wagenladungen und die Personenhaltestellen Swětlá, Smrčna, Ober-Ledeč und Kácow für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtskanal von Budweis zur Donau.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den beteiligten Zentralstellen die dem Fabriksbesitzer Franz Ferdinand Poeschl in Wien mit dem Erlasse vom 7. August 1902, Z. 40.157 (Verordnungs-Blatt Nr. 77 ex 1902), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtskanal von Budweis zur Donau auf ein Jahr, d. i. bis 23. Juli 1904, prolongiert.

Wien, am 4. September 1903.

H.-M.-Z. 36.790.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 238. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. September wurde seitens der Regierung die auf Grund des § 14 St.-G.-G. vom 21. Dezember 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, erlassene kaiserliche Verordnung vom 29. Juni 1903, R.-G.-Bl. Nr. 139, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1903 (s. Verordnungs-Blatt Nr. 75 vom 4. Juli 1903), zur verfassungsmässigen Behandlung übermittelt.

In der 240. Sitzung vom 25. September wurde der Antrag der Herren Abgeordneten Wagner und Genossen, betreffend die Einführung von halben Zonenkarten für den Personenverkehr auf den k. k. Staatsbahnen, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In der 241. Sitzung vom 26. September wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend den Erlass des Eisenbahnministeriums vom 1. Juli 1903, welcher die Stabilisierung der Eisenbahnbediensteten hinauszuschieben droht;

2. der Herren Abgeordneten August Sehnal und Genossen, betreffend die Verletzung der sprachlichen Gleichberechtigung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

In der 242. Sitzung vom 28. September stellten die Herren Abgeordneten Schraffl und Genossen einen Antrag, betreffend die Abkürzung der Bauzeit für die Bahnstrecke Meran—Mals und den Anschluss derselben an das Schweizer Bahnnetz.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Herstellung einer Brücke über die Eisenbahnstrecke der k. k. Staatsbahnen Weinberge—Wyšehrad beim Bahnhofe Weinberge;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ferri und Genossen an den Herrn Handelsminister, betreffend den Bau eines Dammes im Hafen von Sućuraj auf der Insel Hvar in Dalmatien.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. August der Haltepunkt Sedlitz zwischen den Stationen Gross-Raeschen und Senftenberg an der Bahnstrecke Lübbenau—Kamenz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Halle a. d. Saale für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Wiesenfeld zwischen den Stationen Birkenbringhausen und Ernsthausen an der Bahnstrecke Warburg—Sarnau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung von diesem Haltepunkte findet nicht statt; nach demselben darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt; der Fahrkartenverkauf findet durch die Zugsführer statt; die Haltestelle Witterschlick zwischen den Stationen Impekoven und Kottenforst an der Bahnstrecke Bonn—Euskirchen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Köln für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr; diese Haltestelle ist für die Abfertigung von Personen und Gepäck, Eil- und Frackstückgütern, sowie von Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eingerichtet; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Niederwartha der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Milch nach Dresden-Neustadt; der Haltepunkt Oetzsch der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Empfang von Milchsendungen; die Haltestelle Höhlteich zwischen den Stationen Oelsnitz i. Erzgebirge und Stollberg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Stückgutverkehr; die Haltestelle Wutzkow zwischen den Stationen Helenenhof und Zewitz an der Bahnstrecke Bütow—Lauenburg im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Danzig für den Wagenladungsgüterverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Sachsenflur der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Eilstückgutverkehr; die Haltestelle Neuwalde zwischen den Stationen Schnellewalde und Deutsch-Wette an der Bahnstrecke Kandrzin—Neisse im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den gesamten Viehverkehr; der Haltepunkt Zotzenbach zwischen den Stationen Mörlenbach und Rimbach an der Nebenbahnstrecke Weinheim—Fürth i. O. im Bezirke der kgl. preuss. und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion zu Mainz, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewichte bis zu 100 kg.

Am 10. August der Haltepunkt Kniegnitz zwischen den Stationen Klein-Bresa und Dyhernfurth an der Bahnstrecke Breslau—Raudten im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 15. August die Haltestelle Haueneberstein zwischen den Stationen Rastatt und Oos der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Telegraphenverkehr.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. August die 17·9 km lange Bahnstrecke Kreuzau—Blens der Neubaulinie Kreuzau—Heimbach (Eifel) im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Köln mit den Stationen Maubach, Nideggen und Blens für den Personen- und Gepäcksverkehr auf sämtlichen Stationen, für den gesamten Güter- und Tier-, sowie Privatdepeschenverkehr nur auf Station Nideggen; die Station Maubach kann für den Güterverkehr erst nach Fertigstellung der Roerbrücke bei Untermaubach eröffnet werden; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf Station Nideggen ausgeschlossen; die 21·1 km lange Nebenbahn Dingsheim—Westhofen der Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft mit den Stationen Musau, Ittenheim, Hürtigheim, Fürdenheim-Quatzenheim, Fessenheim, Marlenheim, Kirchheim, Odratzheim, Traenheim und Westhofen für den öffentlichen Verkehr; diese Nebenbahn zweigt in Dingsheim von der der gleichen Gesellschaft gehörigen Linie Strassburg—Truchtersheim ab und schliesst in Marlenheim an die Reichseisenbahnen an.

Am 3. August die 6·31 km lange, 0·75 m-spurige Bahnlinie Nebitzschen—Kroptewitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Güterverkehr (Wagenladungen, beschränkte Stückgutsendungen und Tiere) mit den Verkehrsstellen Kemmlitz b. Oschatz, Börtewitz und Kroptewitz; am gleichen Tage wurden die durch Verlegung der Geleise zwischen dem Bahnhofe Mügeln b. Oschatz und den Haltestellen Lüttnitz und Schweta neu entstandenen Streckenteile in regelmässigen Betrieb genommen.

Bayern. (Platzkarten auf den Staatsbahnen.) Mit dem 1. Oktober wurden auch im inneren Verkehre der Bayerischen Staatseisenbahnen die Platzkarten in den im Fahrplane mit D bezeichneten Zügen eingeführt. Die Gebühr beträgt in der I. und II. Klasse für Entfernungen bis einschliesslich 150 km Mk. 1·—, für weitere Entfernungen Mk. 2·—, in der III. Klasse für Entfernungen bis einschliesslich 150 km 50 Pfg., für weitere Entfernungen Mk. 1·—. Die Mindestgebühr ist daher in der I. und II. Klasse Mk. 1·—, in der III. Klasse 50 Pfg. Für den Verkehr mit sächsischen und preussischen Stationen besteht bekanntlich in den genannten Zügen schon seit jeher die Verpflichtung zur Lösung von Platzkarten.

Japan. (Japanische Eisenbahnunternehmungen in Korea.) Unter den wenigen wirtschaftlichen Unternehmungen grösseren Umfanges, welche bisher von Japanern ausserhalb des eigenen Landes ins Leben gerufen wurden, nehmen zwei Eisenbahnanlagen in Korea einen hervorragenden Platz ein. Es sind dies die Söul-Chemulpo und die Söul-Fusan-Eisenbahn. Auf der ersteren Linie, welche die koreanische Hauptstadt mit der nahegelegenen Hafenstadt Chemulpo (japanisch: Ninsen) verbindet und eine Länge von 43 km hat, ist der Betrieb bereits vor mehreren Jahren eröffnet worden. Die Söul-Fusan-Bahn soll dagegen die Verbindung zwischen Söul und Fusan, dem Japan zunächst gelegenen Hafen Koreas, herstellen; sie durchquert den südlichen Teil der koreanischen Halbinsel und wird nach ihrer Fertigstellung eine Länge von etwa 430 km haben. Die Arbeiten an dieser Bahn sind im Jahre 1901 begonnen worden; bisher befinden sich von Söul sowohl wie von Fusan aus je 17 bis 18 km im Betriebe. Es ist nicht zu bezweifeln, dass die Fertigstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Söul und Fusan, welche für das Jahr 1905 in Aussicht genommen ist, an sich sowohl für Japan und Korea, wie überhaupt für den Weltverkehr von grosser Bedeutung sein wird.

[„Deutsche Japan-Post."]

Schiffahrt.

Kundmachung, betreffend die direkte Einfahrt in den Wiener Donaukanal. Die k. k. Wiener Donaukanal-Inspektion hat unterm 23. September 1903 bekannt gemacht, dass wegen eingetretener niederer Wasserstände im Donauhauptstrome von Freitag den 25. September 1903 an bis auf weiteres die Einfahrt in den Wiener Donaukanal nicht wie bisher durch die Schleuse, sondern direkt, d. i. bei geöffneter Absperrvorrichtung erfolgen wird.

Aus verkehrssicherheitspolizeilichen Gründen haben sämtliche Ruderfahrzeuge jedweder Gattung, sowie die Flösse, die in

den Wiener Donaukanal einzufahren beabsichtigen, vorerst am Kuchelauer Leitwerke zu landen, und ist die Bewilligung zur weiteren Talfahrt von der zuständigen k. k. Stromaufsicht Kuchelau zu erwirken.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im Oktober 1903.)

Im Monate Oktober 1903 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Oktober
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Duna"	5
Liverpool	„Brescia" (C. L.)	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino"	1—10
Liverpool[1])	„Alsatian"	1—10
Grimsby	„Szent István"	5—15
London	„Sultana"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Clio"	5—15
Liverpool	„Aleppo" (C. L.)	10—20
London	„Széchényi"	10—20
Hamburg	„Bagdad"	10—20
Bordeaux*	„Baross"	15—25
Rouen*	„Petőfi"	15—25
Leith	„Stefánia"	15—25
Liverpool [1])	„Fabian"	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„Arad"	21—31
Glasgow*	„Szeged"	21—31
Liverpool [1])	„Veria" (C. L.)	21—31
Hull, Newcastle o/T [1])	„Ebro"	21—31
London[1])	„Syria"	25/X-5/XI

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Oktober
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Széll Kálmán"	1—10
Liverpool	Fiume	„Veria" (C. L.)	1—10
London	„	„Syria"	1—10
Hamburg [1])	„	„Pergamon"	1—10
Rouen	„	„Kolozsvár"	5—15
Liverpool [1])	„	„Bulgarian"	5—15
Hull, Newcastle o/T [1])	„	„Volturno"	5—15
Bordeaux	„	„Báthori"	10—20
Grimsby, Leith	„	„Kálmán király"	10—20
Rouen	„	„Balaton"	10—20
Hamburg[1])	„	„Achaia"	10—20
Rotterdam	„	„Jokai"	15—25
Antwerpen	„	„Nagy Lajos"	15—25
Rouen	„	„Zichy"	15—25
Liverpool	„	„Tyria" (C. L.)	15—25
London	„	„B. Kemény"	21—31
Glasgow	„	„Tibor"	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„	„Deák"	21—31
Hull, Newcastle o/T [1])	„	„Douro"	21—31
Liverpool [1])	„	„Falernian"	21—31
Rotterdam	„	„Báró Fejérváry"	21—31
London [1])	„	„Jago"	21—31
Grimsby	„	„Szt. István"	25/X-5/XI

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

Linie FIUME—MALTA—ITALIEN—SÜDFRANKREICH—SPANIEN.

Ab Fiume: „Szent László" am 1., „Kassa" am 8., „Zrinyi" am 15., „Mátyás király" am 22., „Rákóczy" am 29. Oktober.

Ab Valencia: „Rákóczy" am 7., „Lederer Sándor" am 14., „Szent László" am 21., „Kassa" am 28. Oktober.

Verschiedene Mitteilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Aenderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

Wien, I. Elisabethstrasse 9

„Unterkrainer Bahnen".

Fürst Karl Auersperg und Dr. Emanuel Reif als Mitglieder des Verwaltungsrates gelöscht; dagegen Eduard Palmer, General-Direktor der k. k. priv. österr. Länderbank in Wien, und Rudolf Schadinger, fürstlich Auerspergscher Forstmeister in Gottschee, als Mitglieder des Verwaltungsrates (der erstgenannte von der Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft ernannt) mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 10. Juli 1903.

Wien, I. Freiung 8

„Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan".

Dr. Josef Schmiderer als Mitglied des Verwaltungsrates über Rücktritt gelöscht. Dr. Friedrich Münzer, Sekretär des k. k. priv. österreichischen Kreditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien, und Dr. Leopold Link, Hof- und Gerichtsadvokat und Mitglied des steiermärkischen Landesausschusses in Graz, als Mitglieder des Verwaltungsrates, und zwar ersterer vom k. k. Eisenbahnministerium ernannt, letzterer vom steiermärkischen Landesausschusse entsendet, mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 7. Juli 1903.

Wien, VI. Getreidemarkt 1

„Eisenbahn Schönwehr-Elbogen".

Johann Steinbach als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht, dagegen Alois Mertn, Bürgermeister in Schlaggenwald, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 31. Juli 1903.

Wien, I. Freiung 8

„Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl".

Die Gesellschaft hat in der Generalversammlung vom 19. Mai 1903 die Erwerbung der Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokomotiveisenbahn von der Station Zwettl der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl nach Martinsberg und die Ermächtigung des Verwaltungsrates zur Vorkehrung der aus diesem Anlasse sich ergebenden Massnahmen beschlossen. Dieser Beschluss wurde vom k. k. Eisenbahnministerium mit Erlass vom 10. Juli 1903, Z. 24.128 ex 1901, ohne Präjudiz für die dortamtliche Entschliessung in betreff der fraglichen Konzessionserteilung, sowie unter der Voraussetzung der noch zu erwirkenden Genehmigung der hiernach erforderlichen Statutenänderungen genehmigt. Wien, 31. Juli 1903.

Wien, I. Freiung 8

„Ybbstalbahn".

Das bisherige, von der Generalversammlung gewählte Mitglied des Verwaltungsrates Dr. Siegfried Werner, k. k. Regierungsrat und Generalsekretär des k. k. priv. österreichischen Kreditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien, und Ernst Haunold, Oberinspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen i. P. in Wien, als vom k. k. Eisenbahnministerium ernannte Mitglieder des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 7. August 1903.

Wien, I. Börsegasse 1

„Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz".

Robert Eisner als Mitglied des Verwaltungsrates über Ableben gelöscht. Simon Landau, Direktor der Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 11. August 1903.

Wien, I. Börsegasse 3

„Bahn-Bau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Cie.".

Die Bewilligung der Exekution mittels Zwangsverwaltung der von der Firma betriebenen Bauunternehmung infolge Einstellung der Zwangsverwaltung gelöscht. Wien, 18. August 1903.

Salzburg.

Salzburg

„Gaisbergbahn-Gesellschaft".

Ausgetreten aus dem Verwaltungsrate Ernst Jauch, Kaufmann in Stuttgart. Eingetreten in den Verwaltungsrat Hermann Stieger, Architekt in Zürich, mit dreijähriger Funktionsdauer und statutenmässigem Firmierungsrechte. Salzburg, 10. August 1903.

Küstenland.

(Triest) Trieste

„Società Triestina Tramway".

Nel congresso generale del 3. V. 1903 vennero rieletti Leone de Rote ed Ernesto Urban a consiglieri d'amministrazione e nella seduta del consiglio d'amministrazione venne rieletto il Cav. Filippo Artelli a presidente. (Triest) Trieste, 17. VII. 1903

(Triest) Trieste

„Società di navigazione a vapore del Lloyd austriaco — Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd".

Si cancella il direttore amministrativo Dr. Alberto Cav. Verdin de Valsildella. (Triest) Trieste, 7. VIII. 1903.

Tirol.

Zell am Ziller

„Zillertalbahn".

Josef Nigler und Josef Hölzl, infolge Austrittes als Mitglieder des Verwaltungsrates gelöscht. Innsbruck, 8. Juli 1903.

Galizien.

(Lemberg) Lwów

„Wschodnio-galicyjskie koleje lokalne — Ostgalizische Lokalbahnen".

Na walnem zgromadzeniu akcyonaryuszy dnia 14. VI. 1902 uchwalono zmianę statutów w protokole posiedzenia w aktach znajdującym się wyszczególnioną. Podstawą towarzystwa jest zatem statut zatwierdzony przez c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych z 4. VI. 1903, L. 24.820. (Lemberg) Lwów, 10. VIII. 1903.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Verlängerung der Lokalbahnstrecke Piła (Bolecin)-Jaworzno über Domsgrube bis zur Station Stadt Jaworzno, die am 5. August von den k. k. österr. Staatsbahnen — unter Schliessung der bisherigen Station Jaworzno — in Betrieb genommen wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Fahrscheinverzeichnisse-Ausgabe für den Dienstgebrauch und Ausgabe für das Publikum.) Die vom 1. Oktober ab gültigen Nachträge zu den vorbezeichneten Verzeichnissen sind erschienen und an die Bahnverwaltungen verteilt worden.

Lokalbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha. (Generalversammlung.) Am 8. Juni 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Herrn Julius Ritter Léon v. Wernburg und in Anwesenheit des in Stellvertretung des landesfürstlichen Kommissärs erschienenen Ministerialsekretärs im k. k. Eisenbahnministerium Dr. Heinrich Schlesinger die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha statt. Zu derselben hatten sich 11 Aktionäre der Gesellschaft persönlich eingefunden, welche im eigenen, sowie im Vollmachtsnamen 2000 Aktien mit 60 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 79.509·77 (gegen K 78.211·96 im Jahre 1901). Hierzu kommt der Frachtengarantiezuschuss in der Höhe von K 51.909·56 (K 50.821·33). Die Ausgaben stellten sich auf K 104.653·07 (K 103.635·95). Zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1901 im Betrage von K 3036·71 (K 1129·37) ergab sich ein verfügbarer Betriebsüberschuss von K 29.802·97 (K 26.526·71). Hiervon gelangte an die 3904 Stück Prioritätsaktien eine Dividende von 1½ Prozent = K 6 pro Aktie, zusammen daher ein Betrag von K 23.424 zur Auszahlung, während der Restbetrag von K 6378·97 auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss wurden einstimmig genehmigt, dem Verwaltungsrate einhellig das Absolutorium erteilt. Die statutenmässig aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder, und zwar die Herren Alphonse de Huze, Dr. Richard Foregger und Dr. Franz Böhm wurden mit Stimmeneinhelligkeit wiedergewählt. Desgleichen wurden neuerlich in den Revisionsausschuss die Herren Theodor Marschall und Dr. Alfred Schulhof als Mitglieder und Josef Lustgarten als Ersatzmann entsendet. Hierauf wurde die Generalversammlung vom Vorsitzenden geschlossen.

[E.-M.-Z. 30.705.]

Elektrische Kleinbahn Graz-Maria Trost. (Generalversammlung.) Am 30. Juni 1903 fand in Graz unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Dr. Leopold Link und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Statthaltereisekretärs Josef de Villavicencio die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Elektrischen Kleinbahn Graz-Maria Trost statt. Zu derselben waren 9 Aktienbesitzer persönlich erschienen, welche im eigenen, sowie im Bevollmächtigungsnamen 6460 Aktien der Gesellschaft mit 642 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Einnahmen K 107.839·12 (gegen 107.050·90 im Vorjahre 1901), die Ausgaben K 90.794·13 (K 85.621·66). — Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 im Betrage von K 3626·59 (K 3197·35) ergab sich ein Reingewinn von K 20.671·58 (K 24.626·59). Hiervon wurden für die Dotierung des Erneuerungsfonds der Betrag von K 4000, für die Bezahlung einer einprozentigen Dividende an die Aktien K 13.000 verwendet und der Rest per K 3671·58 auf neue Rechnung vorgetragen. Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss wurden genehmigend zur Kenntnis genommen und dem Verwaltungsrate einstimmig das Absolutorium erteilt. Ferner wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, den in der Generalversammlung der Grazer Tramway-Gesellschaft von den Aktionären derselben bereits angenommenen Vertrag bezüglich Uebernahme des Betriebes und der Stromlieferung zum Betriebe der elektrischen Kleinbahn Graz-Maria Trost durch die Grazer Tramway-Gesellschaft mit letzterer zum Abschlusse zu bringen. An Stelle des durch das Los aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Herrn Moritz Pflaum wurde Herr Moritz Neufeld, Eisenbahn-Direktor in Frankfurt a. M., in den Verwaltungsrat berufen. Endlich wurden die Herren Hugo Pausenwein und Josef M. Bruder als Revisoren und Josef Kepes Edler v. Samoggi als Ersatzmann per acclamationem gewählt, worauf die Generalversammlung geschlossen wurde.

[E.-M.-Z. 32.758.]

Gaisbergbahn. (Generalversammlung.) Am 6. Juli 1903 fand in Salzburg an Stelle der für den 16. Juni 1903 einberufen gewesenen, jedoch wegen ungenügender Beteiligung beschlussunfähig gebliebenen Generalversammlung die diesjährige (16.) ordentliche Generalversammlung der Aktienbesitzer der Gaisbergbahn statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre der Gesellschaft teil, welche mit 280 Stimmen im eigenen und im Bevollmächtigungsnamen ein Aktienkapital von fl. 280.600 = K 561.200 vertraten. Den Vorsitz führte der Regierungsrat und Verwaltungsratspräsident Dr. Otto Spängler, ferner war der landesfürstliche Kommissär k. k. Landes-Regierungsrat Johann Stoeckl erschienen. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre, d. i. vom 1. Mai bis 15. Oktober 1902 die Bahn-Betriebseinnahmen K 76.743·35 (gegen K 80.715·74 im Vorjahre) und die verschiedenen Einnahmen K 800 (K 1075), daher die Gesamteinnahmen aus dem Betriebe K 77.543·35 (K 81.790·74). Die Bahn-Betriebs- und Verwaltungsausgaben beliefen sich auf K 60.271·13 (K 62.377·52). Bezüglich der sogenannten Gaisberg-Besitzrechnung betrugen die Einnahmen K 9751 (K 9586) und die Ausgaben K 6104·01 (K 5116·02). Der Gewinnsaldo für das Jahr 1902 stellte sich auf K 20.919·21 (K 23.905·66) und wurde nachstehend verwendet:

1. Dotierung des Unterstützungsfonds für Bedienstete mit K 600;
2. Dotierung des Reservefonds laut §§ 38 und 39 der Statuten mit K 1015·96;
3. Dotierung des Erneuerungsfonds laut § 40 der Statuten mit K 2423·25;
4. planmässige Tilgung von Prioritätsaktien pro 1902 mit K 2400;
5. K 9 Dividende pro Prioritätsaktie (1448 Stück) mit K 13.032 und
6. Gewinnvortrag pro 1903 K 1448.

Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. An Stelle des zurückgetretenen Herrn Ernst Jauch wurde Herr Hermann Stieger, Architekt in Zürich, in den Verwaltungsrat gewählt. In die Revisionskommission wurden die Herren Karl Bergmann, Franz Rossel und Josef Mycinski als Mitglieder und Franz Eberle, sowie Rudolf Baumann als Ersatzmänner entsendet. In der konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde der Regierungsrat Dr. Otto Spängler zum Präsidenten und Verlagsbuchhändler Hermann Kerber in Salzburg zu dessen Stellvertreter wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 32.032.]

Südbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung) Am 28. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Exzellenz Baron Chlumecky und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. v. Forster die diesjährige (54.) Generalversammlung der Aktionäre der Südbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 230 Aktionäre anwesend, welche teils im eigenen, teils im Vollmachtsnamen 188.339 Stück Aktien vertraten. Aus dem Geschäftsberichte für das Gegenstandsjahr 1902 wären folgende Daten zu erwähnen:

A. Hauptbahnen.

Bruttoeinnahmen K 108,751.553·50 (gegen K 105,721.404·83 im Jahre 1901), hiervon entfallen auf das österreichische Netz

K 91,952.592·73 (K 88,936.662·03) und auf das ungarische Netz K 16,798.960·77 (K 16,784.742·80). Zivilpersonen wurden befördert auf den österreichischen Linien 21,211.400 (19,865.427), auf den ungarischen Linien 2,717.223 (2,661.936). Die Einnahmen aus dem Zivilpersonenverkehre ergaben auf den österreichischen Linien K 26,593.288·09 (K 25,466.520·43), auf den ungarischen Linien K 3,533.792·08 (K 3,410.302·07), zusammen K 30,127.080·17 (gegen K 28,876.822·50 im Vorjahre). An Gepäck wurde befördert auf den österreichischen Linien 33.168 t (31.887 t), auf den ungarischen Linien 5854 t (5365 t), zusammen 36.285 t (34.553 t). Die Einnahmen aus dem Gepäcksverkehre ergaben: auf den österreichischen Linien K 1,345.453·64 (K 1,287.040·88), auf den ungarischen Linien K 124.619·58 (K 143.661·85), zusammen K 1,470.073·22 (K 1,430.702·73). Militärpersonen wurden befördert auf den österreichischen Linien 426.934 (431.892), auf den ungarischen Linien 127.614 (129.398), zusammen 527.532 (539.293). Die Einnahmen betrugen auf den österreichischen Linien Kronen 681.323·95 (K 711.476·47), auf den ungarischen Linien Kronen 158.706·58 (K 174.260·04), zusammen K 840.030·53 (K 885.736·51). An Eilgütern wurden befördert: auf den österreichischen Linien 109.062 t (107.094 t), auf den ungarischen Linien 37.485 t (36.638 t), zusammen 125.584 t (122.710 t). Die Einnahmen betrugen auf den österreichischen Linien K 3,802.328·61 (Kronen 3,431.122·65), auf den ungarischen Linien K 611.997·48 (Kronen 567.681·61), zusammen K 4,414.326·09 (K 3,998.804·26). Im Parteifrachtenverkehre wurden befördert auf den österreichischen Linien 7,723.570 t (7,488 805 t), auf den ungarischen Linien 2,783.061 t (2,786.012 t), zusammen 8,790.198 t (8,560.878 t). Die Einnahmen betrugen auf den österreichischen Linien K 57,731.381·86 (Kronen 56,127.869·92), auf den ungarischen Linien K 11,890.722·37 (K 12,012.322·86), zusammen K 69,622.104·23 (gegen Kronen 68,140.192·78 im Jahre 1901, sohin um K 1,481.911·45 oder 2·2 Prozent mehr). Die Betriebsausgaben betrugen auf dem österreichischen Netze K 44,771.038·25 (K 44,724.061·51), auf dem ungarischen Netze K 9,233.278·96 (K 9,612.852·85), somit auf dem Gesamtnetze K 54,004.317·21 (gegen K 54,336.914·36 im Vorjahre). Der Betriebsüberschuss stellte sich auf Kronen 54,747.236·29 (gegen K 51,384.490·47), wovon auf das österreichische Netz K 47,181 554·48 (K 44,212.600·52) und auf das ungarische Netz K 7,565.681·81 (K 7,171.889·95). Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen stellte sich für das österreichische Netz auf 48·69 Prozent, für das ungarische Netz auf 54·96 Prozent und für das Gesamtnetz auf 49·66 Prozent. Der obige Betriebsüberschuss reduziert sich nach Abrechnung der besonderen Auslagen per K 823.125·53 (K 694.513·89), der Beiträge und Zuschüsse zu den humanitären Instituten per K 3,963.096·58 (K 3,469.745·87), der Entschädigung des gesamten Verwaltungsrates per K 117.701·87 (K 117.614·94), der Kotierungs- und Stempelgebühren für die Aktien, 4- und 5prozentige Obligationen per K 422.757·19 (K 421.216·60), für die 3prozentigen Obligationen per K 1,460.478·08 (K 1,419.789·49), der österreichischen Erwerbsteuer samt Zuschlägen per K 6,921.808·44 (K 7,413.768·88) und der ungarischen Gesellschaftssteuer samt Zuschlägen per K 938.275·26 (K 827.834·16), somit nach Abrechnung von zusammen K 14,647.242·95 (K 14,364.483·83) auf K 40,099.993·34 (gegen K 37,020.006·64 im Jahre 1901). Hiervon entfallen auf das österreichische Netz K 34,718.390·74 (Kronen 31,799.725·09) und auf das ungarische Netz K 5,381.602·60 (K 5,220.281·55). Der Betriebskoeffizient betrug für das österreichische Netz 62·24 Prozent (64·24 Prozent), für das ungarische Netz 67·96 Prozent (68·90 Prozent) und für das Gesamtnetz 63·13 Prozent (64·98 Prozent).

B. Lokal- und Pachtbahnen.

I. Gesellschaftliche Lokalbahnen.

1. Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben. Die Bruttoeinnahmen betrugen K 137.429·54 (gegen K 146.097·21 im Vorjahre), die Betriebsausgaben K 129.123·42 (K 140.301·62), der Betriebsüberschuss K 8306·12 (K 5795·59).

2. Lokalbahn Spielfeld - Radkersburg. Es betrugen die Bruttoeinnahmen K 321.179·97 (K 285.319·01), die Betriebsausgaben K 160.683·38 (K 169.056·86), der Betriebsüberschuss K 160.496·59 (K 116.262·15).

3. Elektrische Bahn Mölling-Hinterbrühl. Bruttoeinnahmen K 106.629·95 (K 110.876·70), Betriebsausgaben K 115.857·40 (K 104.980·80), so dass sich ein Defizit von K 9227·45 ergab, während im Vorjahre ein Ueberschuss von K 5895·90 erzielt wurde. Das Ergebnis aus dem Betriebe der drei gesellschaftlichen Lokalbahnen zusammen stellte sich auf K 159.575·26 (K 127.953·64).

II. Pachtbahnen.

1. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Bruttoeinnahmen K 3,035.623·96 (K 3,098.181·40), Betriebsausgaben K 1,055.292·72 (K 1,163.463·18), Erträgnis K 672.151·52 (K 629.456·28).

2. Leoben-Vordernberger Bahn. Bruttoeinnahmen Kronen 1,386.155·98 (K 1,390.000·74), Betriebskosten K 628.969·77 (Kronen 584.994·40), Erträgnis K 24.661·98 (K 70.405·94).

3. Graz-Köflacher Bahn. Bruttoeinnahmen K 3,249.697·49 (K 3.674.863·95), Betriebskosten K 1,338.958·60 (K 1,438.580·35), der Verlust K 141.580·35 (K 90.579·44).

4. Radkersburg - Luttenberger Bahn. Bruttoeinnahmen K 71.504·90 (K 61.150·01), Betriebskosten K 74 049·80 (K 87.034·42), der Verlust K 38.297·35 (K 56.459·42).

5. Cilli-Wöllaner Bahn. Bruttoeinnahmen K 349.723·81 (K 283.684·20), Betriebskosten K 174.745·63 (K 174.882·68), Verlust K 26.745·63 (K 26.882·68).

6. Lokalbahn Laibach - Oberlaibach. Bruttoeinnahmen K 42.366 09 (K 44.605·32), Betriebskosten K 62.450·53 (K 65.147 92), Verlust K 257·26 (K 4895·34).

7. Vizinalbahn Güns - Steinamanger. Bruttoeinnahmen K 90.842·64 (K 93.152·29), Betriebskosten K 71.808·12 (K 73.330·92), Verlust K 8155·97 (K 9622·31).

8. Barcs-Pakráczer Bahn. Bruttoeinnahmen K 746.194·09 (K 749.042·34), Betriebskosten K 520.856·81 (K 532.673·39), Verlust K 374.662·72 (K 383.631·05).

Zusammen ergab sohin der Betrieb der Pachtbahnen ein Erträgnis von K 696.813·50, dem Verluste per K 589.699·28 gegenüberstehen, so dass sich der Ertragsaldo auf K 107.114·22 (gegen K 127.791·98 im Vorjahre) stellt.

Das Reinerträgnis der Südbahn belief sich im Jahre 1902, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lokal- und Pachtbahnen und der Jahresrente für den abgetretenen Einsechstel-Anteil an der Wiener Verbindungsbahn, auf K 40,432.682·82 (K 37.341.752·26). Hierzu die Erträgnisse der Hotels auf dem Semmering, in Abbazia und Görz, sowie des Walzwerkes in Graz per K 943.957·97 (K 912.866·34). Das Reinerträgnis bezifferte sich daher insgesamt auf K 41,376.640·79 gegen K 38,254.618·60 im Jahre 1901. Dagegen betrugen die Lasten für Verzinsung und Tilgung der Anleben, abzüglich der ungarischen und italienischen Annuitäten, K 39,864.201·20 (K 39.552·412·77), die Zinsen und diverse Abrechnungen K 1,713.822·36 (K 2,068.349·49), sohin die Gesamtlasten K 41,578.023·56 (K 41.620.762·26). Es ergab sich sohin für das Betriebsjahr 1902 ein Abgang von K 201.382·77. Nach Einrechnung des Verlustvortrages aus dem Jahre 1901 per K 2,651.920·82 schloss sonach die Bilanz am 31. Dezember 1902 mit einem Gesamtabgange von K 2,853.303·59.

Beschlüsse der Generalversammlung:

1. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt.

2. Dem Verwaltungsrate wurde das Absolutorium erteilt.

3. Wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, das der Generalversammlung vorgelegte, mit dem Prioritätenkurator namens der Besitzer der gesellschaftlichen 3prozentigen Obligationen im Wortlaute festgestellte Uebereinkommen abzuschliessen, wodurch auch der Abgang des Betriebsjahres 1902 per K 201.382·77 und der Verlustvortrag aus dem Jahre 1901 per K 2,651.920·82, daher der Gesamtabgang, die übereinkommengemässe Bedeckung zu finden hat.

4. Wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, die Verträge, betreffend die Uebernahme des Betriebes auf der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch (Landesgrenze), und über die Errichtung und Mitbenützung der Anschlussstation Grobelno formell abzuschliessen.

5. Wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, mit den Konzessionswerbern der projektierten Lokalbahn von Neumarkt nach Predazzo (Fleimstalbahn) wegen Uebernahme der Betriebsführung auf dieser Bahn, sowie wegen Mitbenützung der Anschlussstation Neumarkt der Linie Kufstein—Ala und wegen Gewährung einer Garantie im Höchstbetrage von jährlich K 30.000 für die Verzinsung und Tilgung der zu emittierenden Prioritätsaktien im Betrage von K 1,800.000 in Verhandlung zu treten und die bezüglichen Verträge zu jenem Zeitpunkte auch formell abzuschliessen, zu dem das Zustandekommen der Lokalbahn gesichert und die Konzession zum Baue und Betriebe derselben erteilt sein wird.

6. Ferner wurden die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Dr. Eduard v. Reiszig und Maximilian Graf Trauttmansdorff-Weinsberg vom Verwaltungsrate in Wien und Baron

Edmond de Bussierre, sowie Gustav Freiherr v. Rothschild vom Pariser Komitee wiedergewählt. Mit

8. der Wahl der Revisoren für die Prüfung der Rechnungen des Jahres 1903 schloss die Generalversammlung.
[E.-M.-Z. 29.447.]

Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz. (Generalversammlung.) Am 30. April 1903 fand in Graz unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Dr. Leopold Link und in Anwesenheit des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Statthaltereirates Dr. Karl Russ die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz statt. Zu derselben hatten sich 13 Aktionäre persönlich eingefunden, welche 390 Stück Aktien der Gesellschaft mit 39 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Bruttoeinnahmen der Bahn K 38.051·28 (gegen K 27.684·14 im Jahre 1901) und die Bruttoeinnahmen der Restauration K 5218 (4758·42), sohin stellen sich die Gesamteinnahmen auf K 43.269·28 (K 32.442·56). Es betrugen ferner die Betriebs- und Erhaltungskosten der Bahn K 23.550·81 (K 23.418·90), die Betriebs- und Erhaltungskosten der Restauration K 1301·14 (K 3851·49) und die Kontokorrentzinsen für die schwebende Schuld K 13.171·19 (K 4843·25), daher die Gesamtausgaben K 38.023·14 (K 32.113·64). Sohin ergab sich ein Nettoertrag von K 5246·14 (K 328·92). Zuzüglich des Bilanzvortrages vom Jahre 1901 im Betrage von K 375·63 (K 46·71) betrug der Aktivsaldo K 5621·77 (K 375·63). Von diesem Ertrage wurden über Antrag des Direktionsrates K 2184·60 von dem Restaurationsinventare abgeschrieben und der restliche Ueberschuss von K 3437·17 für Rechnung des Jahres 1903 vorgetragen. Der Geschäftsbericht, sowie der Rechnungsabschluss wurden stimmeneinhellig genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In den Revisionsausschuss wurden die Herren Kajetan Herberger und Hugo Miller als Mitglieder und Max Nitschke als Ersatzmann wiedergewählt, worauf die Generalversammlung geschlossen wurde. [E.-M.-Z. 22.464.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. September 1903 dem Oberbaurate im Eisenbahnministerium Anton Spiess das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bestimmungen der Kundmachung vom 26. Juni 1900 unter fortl. Nummer 636 (Nr. 73 des Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch.) über die Anwendung des Ausnahmetarifes VII für Zucker.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 werden die Bestimmungen dieser Kundmachung dahin abgeändert, dass die Abrechnung der dort bezeichneten Sendungen nicht auf Grund des Ausnahmetarifes IX b, sondern in gleicher Weise, wie dies im Schlussabsatze des gegenwärtigen Ausnahmetarifes VII der österr. Staatsbahnen hinsichtlich der daselbst genannten Stationen vorgesehen ist, allgemein auf Grund der Frachtsätze der Klasse C, minus 5 Prozent, stattzufinden hat.

Die Durchführung im Lokaltarife der österr. Staatsbahnen wird im nächsten Nachtrage zu demselben erfolgen.

Wien, am 29. September 1903. [973]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages IV zu dem vom 1. Dezember 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1 (Kartierungssätze).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 und, insofern Tariferhöhungen eintreten, gültig vom 15. November 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Der Nachtrag enthält neue Frachtsätze, sowie Ausserkraftsetzungen, Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Dieser Nachtrag ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Heller zu beziehen.

Wien, am 26. September 1903. [974]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Nachtrage I des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Personen- und Gepäcksverkehr.

Zu dem vom 18. September a. St./1. Oktober n. St. 1903 gültigen Nachtrage I des Tarifes für den obbezeichneten Personen- und Gepäcksverkehr wurde ein Berichtigungsblatt ausgegeben.

Exemplare desselben sind bei den beteiligten Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen kostenlos erhältlich.

Wien, am 28. September 1903. [975]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Zuschlagsfrist für Eilgüter während der Verkehrsunterbrechung bei der Station Nicolsdorf.

Die am 21. September 1903 kundgemachte Einführung einer Zuschlagsfrist für Eilgüter während der Verkehrsunterbrechung bei der Station Nicolsdorf der Linie Marburg Hauptbahnhof—Franzensfeste wurde mit Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. September 1903, Z. 42.789/16, genehmigt.

Wien, am 25. September 1903. [976]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages IX und neuer Tariftafeln zum Personen- und Gepäckstarife, Teil II.

Am 1. Oktober 1903 werden eingeführt:

a) ein Nachtrag IX zum Personen- und Gepäckstarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Jänner 1900, enthaltend besondere Bestimmungen;
b) neue Tariftafeln zu dem vorbezeichneten Tarife.

Durch letztere wird der am 1. Oktober 1888 in Kraft getretene, durch 7 Nachträge und durch Verfügungen ergänzte Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Teil II, enthaltend Tariftabellen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie von Leichen im Binnenverkehre der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, aufgehoben. Die neuen Tarifdrucksachen liegen auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht auf und können durch die Fahrkartenausgaben zu a) für 5 Pfg., zu b) für Mk. 5·— bezogen werden. Die in der Drucksache zu a) enthaltenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder sind gemäss den Vorschriften unter I 2 des Betriebsreglements genehmigt worden.

Dresden, am 28. September 1903. [977]

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Einführung eines Nachtrages IV zu den Sonderbestimmungen und Tarifen der Niederösterreichischen Waldviertelbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 tritt auf der Niederösterreichischen Waldviertelbahn der Nachtrag IV der Sonderbestimmungen und Tarife, enthaltend den Ausnahmetarif II für Holz, roh und behauen, als Schnitt-, Werk- und Brennholz, Eisenbahnschwellen, Schwartlinge, Holzstoff, geschliffen, nicht geleimt und nicht gefärbt, und Holzwolle, gepresst, sowie für Ziegel, in Kraft.

Dieser Nachtrag ist um den Preis von 20 Heller beim Niederösterr. Landeseisenbahnamte in Wien und bei der Betriebsleitung der Niederösterr. Waldviertelbahn in Gmünd erhältlich.

Wien, am 28. September 1903. [978]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Neuauflage des Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der Güterwagen.

Es wird hiermit zur Kenntnis gebracht, dass das zum Zwecke der Abgabe an das Publikum im Jänner 1902 in Druck gelegte Verzeichnis der Güterwagen der gesellschaftlichen Linien und der im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen unter Angabe der Ladeflächen und Ladegewichte der Wagen infolge einer grösseren Anzahl notwendig gewordener Aenderungen und Verbesserungen mit untenstehendem Datum neu aufgelegt wurde.

Exemplare dieses Verzeichnisses sind bei der Direktion und durch alle Stationen der genannten Bahnen um den Preis von 10 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 28. September 1903. [979]

Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung der Anhangspost Nr. 8 für Metallwaren.

Der im Anhange zu dem ab 1. Oktober 1902 gültigen Tarife, Teil II, für den Niederösterreichischen Eisenbahnverband unter Post Nr. 8 (Seite 5) enthaltene Frachtsatz von K 28·— pro Lowry für Metallwaren von Berndorf-Fabrik (k.k.St.B.) nach Wien (E.W.A.) oder umgekehrt wird mit 15. November 1903 ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 1. Oktober 1903. [980]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Frachtermässigung für Wasser, gewöhnliches, auf der Lokalbahn Spalato-Sinj.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 wird Wasser, gewöhnliches, von und nach allen Stationen der Lokalbahn Spalato-Sinj bei Aufgabe in jedem Gewichte zum Frachtsatze von 0·20 Heller pro 100 kg und 1 km berechnet.

Wien, am 29. September 1903. [981]

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif, Heft III.

Berichtigung von Fahrpreisen.

Die mit 1. Oktober 1903 zur Einführung kommenden Fahrpreise der I. Klasse für die Relation Karwin—Troppau sind bei den Schnellzügen von 670 auf **620**, bei den Personenzügen von 610 auf **560** Heller und die Fahrpreise I. Klasse für die Schnell- und Personenzüge in der Relation Karwin—Wien von 3470 auf **3420**, bezw. von 2510 auf **2460** Heller zu berichtigen.

Budapest, am 28. September 1903. [982]

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

28. September. In der Strecke Mühlbach i. Pinzgau—Bramberg der Pinzgauer Lokalbahn wurde mit dem Zuge Nr. 3011 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen. — Die Strecke Bramberg—Krimml bleibt noch gesperrt.

Ausland.

Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Labes.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 wird die Station Labes des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Stettin als Versandstation in die Seehafen-Ausnahmetarife D (Dextrin) und D 1 (Kartoffelstärkefabrikate) aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser. (Einführung eines neuen Verbandsgütertarifes.) Am 1. Oktober 1903 wird ein neuer Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1, für den Verkehr zwischen Stationen der dänischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahnen Deutschlands anderseits eingeführt. Durch ihn werden die Abschnitte C, D und E des Deutsch-Dänischen Gütertarifes, Heft 2 vom 1. Juli 1898, nebst den Nachträgen I und II aufgehoben.

Der neue Tarif enthält u. a.:

1. neue Verkehrsbeziehungen zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Cassel, Erfurt, Essen, Hannover, Kattowitz, Köln, Magdeburg, Münster und Stettin, der sächsischen, badischen und mecklenburgischen Staatsbahn, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und Stationen der dänischen Eisenbahnen anderseits;

2. Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Holz und Steine im Verkehre mit Stationen der mecklenburgischen Staatsbahn;

3. Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I bis III mit Stationen der badischen Staatsbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen;

4. Ausnahmefrachtsätze für Kalisalze im Verkehre mit Bleicherode des Bezirkes Cassel, Königslutter des Bezirkes Magdeburg, Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und Jessenitz der mecklenburgischen Staatsbahn;

5. neben weitgehenden Ermässigungen einzelne Frachterhöhungen, welch letztere dadurch eintreten, dass einige Ausnahmefrachtsätze und die Ausnahmetarife 7 für Mais, 12 für Malz, 13 für Lithographiesteine, 14 für thüringische u. s. w. Waren, sowie für Griffel und Märbel aufgehoben und dass verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Altona, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Köln, Mageburg, Mainz, St. Johann-Saarbrücken und der bayerischen Staatsbahnen nicht mehr mit direkten Sätzen ausgerüstet werden.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen und Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 1. November 1903 in Kraft.

Besonders wird darauf hingewiesen, dass am 1. Oktober 1903 zwischen Warnemünde und Gjedser eine Dampffährenverbindung eröffnet wird und dass von diesem Tage ab Güter in Wagenladungen ohne Umladung über diesen Weg befördert werden können.

Bis zum Erscheinen des Tarifes ist das Nähere bei dem Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona zu erfahren.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Neue Fassung, bezw. Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 9.)

1. Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 9 (Eisen und Stahl nach den Seehäfen und den Küsten etc. etc.-Stationen) unter II b erhielt vom 10. September 1903 ab folgende Fassung (vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 108 vom 19. September 1903):

Im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern (einschliesslich der deutschen Kolonien).

a) Die hierneben unter 2a genannten Gegenstände und von solchen des Spezialtarifes I noch:

Wagenachsen und Zubehörteile (Buchsen, Lünsen, Ringe und Splinte), Kochherdplatten und Springfedern, sowie folgende Pochwerkteile:

Pochschuhe, Pochsohlen, Pochhämmer mit Unterlagen, Hebedaumen, Hebeköpfe und Beschwerer, sämtlich von weniger als 100 kg Einzelgewicht;

b) Eisenbahnlokomotiven, Tender und Dampfwagen
c) Eisenbahnwagenkasten
d) Eisenbahnwagen aller Art
e) Eisenbahnwagen-Krane
} zusammengesetzt oder zerlegt;

f) Ersatz- und Reserveteile der unter b) bis e) bezeichneten Eisenbahnfahrzeuge.

2. Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 9 d (Eisen und Stahl u. s. w. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) erhielt vom 10. September 1903 ab in Klasse II a hinter „Springfedern" folgenden Zusatz:

„sowie folgende Pochwerkteile: Pochschuhe, Pochsohlen, Pochhämmer mit Unterlagen, Hebedaumen, Hebeköpfe und Beschwerer, sämtlich von weniger als 100 kg Einzelgewicht".

Mitteldeutsch-Berlin-Nordostdeutscher Braunkohlenverkehr. (Einführung eines besonderen Ausnahmetarifes für Braunkohlen etc.) Am 1. Oktober 1903 tritt unter obiger Bezeichnung ein besonderer Ausnahmetarif für Braunkohlen, Braunkohlenkoks (Grudekoks) und Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine) von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt, Halle a. Saale und Magdeburg nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr. und Stettin in Kraft. Der neue Ausnahmetarif umfasst die am 1. Oktober 1903 ausser Kraft tretenden Ausnahmetarife 6 B und C des Ostdeutsch-Mitteldeutschen (I, II/V) und Berlin-Stettin-Mitteldeutschen (III/V) Gütertarifes mit Anschluss der einstweilen noch in Geltung bleibenden bisherigen Frachtsätze nach Stationen der ehemaligen Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Durch den neuen Ausnahmetarif werden gegenüber den bisherigen Frachtsätzen geringfügige Frachterhöhungen und Frachtermässigungen herbeigeführt. Die Erhöhungen gelten aber erst vom 15. November 1903 ab.

Der Tarif ist für Mk. 0·95 das Stück durch die Güterabfertigungsstellen käuflich zu beziehen. Letztere, sowie die preussischen Auskunftsstellen in Leipzig, Breslau und Stettin, sowie das Auskunftsbureau in Berlin erteilen weitere Auskunft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Frachtberechnung für Zucker [Rübenzucker] jeder Art mit der Bestimmung nach dem Zollauslande.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 werden für Sendungen von Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von 10.000 kg von Ludwigshafen a. Rh. nach Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut mit der Bestimmung nach dem Zollauslande im Rückvergütungswege unter Beobachtung der Bestimmungen des § 14 der allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahngütertarifes, Teil I, die Frachtsätze des Spezialtarifes III gewährt.

Die Frist der Einbringung des Erstattungsantrages (Z. 9 der Kontrollvorschriften) wird für diesen Ausnahmetarif auf 12 Monate verlängert.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. (Aenderung.) Im Ausnahmetarife Nr. 8 vom 1. Jänner 1903 für Eisen und Stahl u. s. w. wird mit Gültigkeit vom 20. September 1903 der Artikel „Drahtgeflechte aus Eisen oder Stahl, auch verzinkt" aus der Abteilung IV in die Abteilung V versetzt.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr. (Einführung neuer, sowie ermässigter Frachtsätze.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 ab, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Bärwalde—Gramenz der Nebenbahn Falkenburg—Gramenz werden neue Frachtsätze nach den Stationen dieser Strecke, sowie ermässigte Frachtsätze nach einer Anzahl anderer Stationen des Direktionsbezirkes Stettin zur Einführung gebracht. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Frachtberechnung für Langholz des Spezialtarifes II etc.) Die Bestimmung, dass bei Verladung von Langholz des Spezialtarifes II (Ausnahmetarifes 3) und von Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionsteile u. s. w.) auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht bis auf weiteres nach dem Satze der zutreffenden Spezialtarife oder Ausnahmetarife für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg, berechnet wird, kommt mit sofortiger Geltung auch im direkten obgenannten Verkehre zur Anwendung.

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Langheim.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 wurde die zwischen Bischdorf und Korschen des Direktionsbezirkes Königsberg i. P. gelegene Haltestelle Langheim in obengenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Nordostdeutsch - Berlin - Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Buch.) Am 1. Oktober 1903 wurde die nur dem Wagenladungsverkehre dienende Haltestelle Buch des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin in den direkten Verkehr aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen für Pankow-Schönhausen unter Zuschlag von 9 km zugrunde gelegt.

Badische Staatseisenbahnen. (Nachtrag III zum Kilometerzeiger.) Zum Kilometerzeiger für die Badischen Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privatbahnen ist der Nachtrag III erschienen.

Derselbe enthält die Entfernungen für die bereits eröffnete Station Haueneberstein.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Kürzung der Entladefristen.) Mit Genehmigung des schweizerischen Bundesrates wird für die Zeit bis zum 15. November 1903 die Entladefrist für Güterwagen auf den Stationen der Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen festgesetzt wie folgt:

1. Für Wagen, deren Abladung tarifgemäss dem Empfänger obliegt, tritt eine Kürzung der reglementarischen Entladefrist auf 8 Tagesstunden ein, sofern die Abfuhr der Güter auf eine Entfernung von höchstens 2 km von der Station, bezw. von der Güterladestelle aus zu erfolgen hat.

Die Tagesstunden berechnen sich gemäss den Vorschriften des ersten Absatzes des § 55 des Transportreglements.

2. Wenn für denselben Empfänger mehr als drei Wagen gleichzeitig avisiert und bereitgestellt werden, findet die unter Z. 1 erwähnte Kürzung der Entladefrist keine Anwendung, und es gelten alsdann ausschliesslich die reglementarischen Fristen.

3. Die im § 55 des Transportreglements vorgesehenen Geschäftsstunden sind für die dem Versender und Empfänger zur Verladung und Entladung überwiesenen Wagen während der Dauer des Herbstverkehres dahin abgeändert, dass demselben gestattet wird, die Aufladung und Abladung sowohl über die Mittagszeit fortzusetzen, als auch dieselbe am Abend bis zum Einbruch der Dunkelheit auszudehnen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der nachbenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen wird für das Jahr 1904 im Offertwege vergeben, und zwar:

Post-Nr.	Gegenstand	Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion										
1	Hydraulische Bindemittel und Schamottewaren (Zement, hydraulischer Kalk, feuerfeste Ziegel etc.)	Wien	Linz	Innsbruck	—	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
2	Diverse Stein- und Erdmaterialien	—	—	Innsbruck	—	—	—	—	—	—	Lemberg	—
3	Diverse Beleuchtungs-, Putz- und Dichtungsmaterialien, als: Dochte, Fackeln, Kerzen, Jutefäden, Polituradern, Putz- und Lagerwolle, Hanf und Asbest, Filz etc.	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
4	Diverse Schmiermaterialien, als: Hart-, Kurbel- und Staufferfett, Starrschmiere, Unschlitt, Verhanfungspasta, Schmierseife etc.	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
5	Diverse Walzfabrikate, als: Stabeisen, Kommerzeisen, Bleche aller Art, Feder- und Werkzeugstahl	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
6	Diverse Eisenwaren, als: Gewebe, Geflechte, Ketten, Muttern, Nägel, Nieten, Schrauben aller Art, Seile, Splinte, Drahtstifte etc.	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
7	Schwellenbezeichnungsnägel	—	Linz	Innsbruck	—	—	—	—	—	—	Lemberg	Stanislau
8	Chemische und Naturprodukte, Firnisse und Lacke, Farbwaren, Chemikalien, Kupfervitriol für galvanische Batterien, Leim, Schmirgel etc.	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
9	Diverse Telegraphenmaterialien, als: Leitungs- und Bindedraht aller Art, Isolatoren, Tonzylinder, Batterieglasdeckel, Kohlen-, Kupfer- u. Zinkpole etc.	—	—	—	—	—	Pilsen	Prag	—	—	Lemberg	—
10	Schnittwaren	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
11	Posamentierwaren	—	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
12	Seilerwaren	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
13 14 15	Kautschukwaren Lederwaren Glaswaren	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
16	Kanzleimaterialien (auch Telegraphenstreifen)	—	Linz	—	—	—	Pilsen	—	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
17	Fahrkartenkartons	Wien	—	—	—	—	—	Prag	—	—	—	—
18	Bürstenbinderwaren	—	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
19	Diverse Inventargegenstände	—	—	—	—	—	Pilsen	Prag	—	—	Lemberg	—

Der auf jede einzelne der vorangeführten Dienststellen entfallende Bedarf kann nur bei denselben erhoben werden und ebenso die Offertformulare, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingnisse gegen Einsendung des Portos von denselben bezogen werden.

Auch liegen bei diesen Dienststellen Muster, bezw. Zeichnungen über die zu liefernden Materialien zur Einsicht auf.

Die Offerte, zu deren Verfassung vorgeschriebene Formulare benützt werden müssen, sind samt den etwaigen Beilagen pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für Lieferung verschiedener Materialien"** bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion **bis längstens 26. Oktober 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inkl. aller Spesen zu notieren.

Die dem Offerte etwa beizugebenden Qualitätsmuster sind separat verpackt, franko aller Spesen, in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen. Die Lieferung sämtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1903 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein. Jeder Offerent hat das Recht, der am Amtssitze der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien findet die Offerteröffnung am 27. Oktober 1903, vormittags 10 Uhr, bei den übrigen Direktionen zu den in den Provinz-Amtsblättern verlautbarten Terminen statt.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach obigem Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter einem auch seitens der k. k. Staatsbahn-Direktionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, im September 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2100	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Koks	den Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897	Theresienstadt	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Ausnahmetarif für Steinkohle etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897	Verschieden		120 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind	
2101	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Kunowitz	Böhm.-Brod	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	134 Heller		Im Kartierungswege		
2102	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Pflastersteine	Prag Oe.N.W.B. oder B.N.B.	Leitmeritz Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der beteiligten Bahnverwaltungen, resp. Nordwestböhmischer Eisenbahnverband	57 Heller	32 Heller	25 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2103	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Ziegel der Pos. Z—1 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Hennersdorf (W.P.W.B.)	Lajta-Ujfalu (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender. bezw. Empfänger	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901	26	18	8	Im Kartierungswege		
2104	**Südbahn-Gesellschaft**		**Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zur Erweiterung eines Hotels am Semmering bestimmt sind, wird mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 von sämtlichen österreichischen Südbahnstationen nach Semmering der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes, Teil II, unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt**											

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 114. **Wien, 3. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. September 1903, Z. 39.387, an alle österr. Privatbahnen, betreffend die Beförderungsbedingungen für Automobile und Motorfahrzeuge, sowie deren Tarifierung.

Die Beratungen in der Eisenbahn-Direktoren-Konferenz über den an die Staatsbahn-Direktion Wien, als damals geschäftsführenden Direktion der Eisenbahn-Direktoren-Konferenz, gerichteten hieramtlichen Erlass vom 26. September 1901, Z. 22.110, betreffend die Festsetzung von Beförderungsbedingungen für Automobile und Motorfahrzeuge mit Benzin- oder elektrischem Betriebe sind bedauerlicherweise bis nun noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Demzufolge werden seitens der österreichischen Privatbahnen auf die genannten Fahrzeuge noch immer die Vorschriften der Nr. XXI, bezw. XV—7 der Anlage B zum Betriebsreglement angewendet, und wird im Sinne der zitierten Bestimmungen bei Aufgabe von Automobilen oder Motorfahrrädern als Eilgut der Frachtberechnung ein Gewicht von 5000 kg zugrunde gelegt.

Mit Rücksicht auf die vielfachen hinsichtlich der erwähnten Frachtberechnung hieramts eingebrachten berechtigten Beschwerden muss das Eisenbahnministerium davon absehen, die Regelung der Angelegenheit bis zur Beschlussfassung in der Direktoren-Konferenz zu verschieben und findet demnach das Eisenbahnministerium nach gepflogenem Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Handelsministerium zu verfügen, dass Automobile und Motorfahrräder unter nachstehenden Voraussetzungen nicht den genannten Vorschriften der Anlage B zum Betriebsreglement unterworfen, vielmehr als gewöhnliche Fahrzeuge, bezw. Fahrräder zu behandeln und dementsprechend zu tarifieren sind:

a) Die Benzinbehälter müssen mit den Fahrzeugen in fester Verbindung stehen und mit metallenen, hermetisch abschliessenden Verschlüssen, sowie an der tiefsten Stelle mit einem Ablasshahn versehen sein.

Vor der Aufgabe zum Bahntransporte sind die genannten Behälter vollständig zu entleeren.

b) Die Akkumulatoren dürfen keinerlei flüssige Säuren enthalten und müssen in vollständig abgeschlossenen, widerstandsfähigen und an den Elektromobilen sicher befestigten Behältnissen untergebracht sein.

Es sind vor der Aufgabe etwa vorhandene Sicherheitskontaktstöpsel aus den Fahrzeugen zu entfernen und aus den vorhandenen Abschmelzsicherungen die abschmelzbaren Bestandteile (Bleidrähte, Bleistreifen, Silberdrähte u. dgl.) herauszunehmen.

Wien, am 13. September 1903.

Wittek m. p.

Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen.

In der am 28. September d. J. unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter v. Wittek stattgehabten Vollversammlung hat die Kommission für Verkehrsanlagen dem seitens der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien ausgearbeiteten Entwurfe der Winterfahrordnung für die Wiener Stadtbahn für 1903/04 ihre Zustimmung erteilt.

Weiter wurde derselben k. k. Staatsbahn-Direktion auf Grund eines eingehenden Referates des zugeteilten Stadtbuchhalters Wilhelm hinsichtlich der Betriebsrechnung der Wiener Stadtbahn für 1902

das Absolutorium erteilt. Zugleich wurde das Bureau der Kommission angewiesen, in Absicht auf eine eventuelle Verbesserung der in Gemässheit des Betriebsvertrages und der zugehörigen Verrechnungsvorschrift vereinbarten Verrechnungsbestimmungen nach Massgabe der durch die Erfahrung gegebenen sachlichen Anhaltspunkte weitere Studien anzustellen und hierüber seinerzeit Anträge zu erstatten.

Ebenso erteilte die Kommission der Gemeinde Wien die Entlastung für die Abrechnung über den von ihr ausgeführten Hauptsammelkanal am linken Donaukanalufer.

Weiter wurden für mehrere Nachtragsherstellungen und Anschaffungen für die Wiener Stadtbahn, nämlich Herstellung von Warteräumen auf Perron IV in Hütteldorf-Hacking, Anschaffung von Zählapparaten für Zettelbillette, Ausführung einer Abortanlage und eines Trinkwasserauslaufes in der Station Ottakring, sowie eines Ladekranes und eines Ladegeleises in der Station Hernals die erforderlichen Kredite bewilligt.

Ein Uebereinkommen mit der Gemeinde Wien wegen Mitbenützung von Teilen der Stadtbahnmauer am Hauptzollamtsbahnhofe für Zwecke der Markthallenanlagen wurde genehmigt.

Da die von den Delegierten der drei Kurien vorgenommene Prüfung des Rechnungsabschlusses der Kommission für 1901 keinen Anstand ergeben hat und die drei Kurien diesen Abschluss demgemäss zur Kenntnis genommen haben, wurde derselbe nunmehr auch seitens der Kommission definitiv genehmigt.

Schliesslich wurde der Grundeinlösungskommissär der Wiener Stadtbahn ermächtigt, wegen Durchführung der eisenbahnbücherlichen Ordnung hinsichtlich der umgelegten Strecke der Kaiser Franz Josef-Bahn in den Katastralgemeinden Heiligenstadt und Nussdorf die erforderlichen Grundtausch-Transaktionen mit den k. k. Staatsbahnen durchzuführen.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Krakau: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Oktober ist die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Zwardoń—Neu Sandec gelegenen Station Friedrichshütte in „Friedrichshütte-Sporysz" abgeändert worden.

Böhmische Nordbahn. (Eröffnung der Station Parchen-Obersteinschönau für den Gesamtverkehr.) Am 27. September ist die Station Parchen-Obersteinschönau der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau auch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden, so dass die genannte Station nunmehr dem Gesamtverkehre dient.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Betriebseröffnung des Hauptbahnhofes in Reichenberg für die Personen führenden Züge der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.) Am 1. Oktober fand die Betriebseröffnung des Hauptbahnhofes in Reichenberg für die Personen führenden Züge der Aussig-Teplitzer Eisenbahn statt. Es fahren daher von diesem Tage an die vorgenannten Züge in Reichenberg auf den Hauptbahnhof ein, bezw. von da ab und wird die Abfertigung der Personen und des Reisegepäckes bei den betreffenden Zügen in Reichenberg nur auf diesem Bahnhofe erfolgen. Hierdurch ist der direkte Personen- und Gepäcks-Uebergangsverkehr zwischen der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg einerseits und der in Hauptbahnhof Reichenberg ebenfalls einmündenden Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und den kgl. Sächs. Staatseisenbahnen andererseits hergestellt. Mit dem gleichen Tage wurde die Haltestelle Rosenthal (Reichenberg A.T.E.) aufgelassen.

Ausland.

Japan. (Die Verkehrszunahme der Eisenbahnen.) Wir entnehmen einem Berichte des k. u. k. Konsulates in Yokohama nachstehende Mitteilungen, welche die Zunahme des Verkehres auf den japanischen Eisenbahnen in der Zeitperiode 1890—1901 betreffen.

An Personen wurden befördert:

	Staatsbahnen	Privatbahnen	Zusammen
1890	11,265.000	11,575.000	22,840.000
1901	32,074.000	79,136.000	111,210.000

An Gütern wurden befördert:

	Staatsbahnen	Privatbahnen Tonnen	Zusammen
1890	671.000	1,088.000	1,759.000
1901	2,659.000	11,750.000	14,409.000

Von Personen zurückgelegter Weg:

	Staatsbahnen	Privatbahnen Meilen	Zusammen
1890	284,831.000	185,469.000	470,300.000
1901	725,605.000	1.173,647.000	1.899,252.000

Von Gütern zurückgelegter Weg:

	Staatsbahnen	Privatbahnen Meilen	Zusammen
1890	25,744.000	40,238.000	65,982.000
1901	215,280.000	575,826 000	791,106.000

Einnahmen aus dem Personenverkehre:

	Staatsbahnen	Privatbahnen Yen	Zusammen
1890	3,183.000	1,966.000	5,149.000
1901	10,648.000	16,929.000	27,577.000

Einnahmen aus dem Güterverkehre:

	Staatsbahnen	Privatbahnen Yen	Zusammen
1890	778.000	998.000	1,776.000
1901	4,404.000	11,431.000	15,835.000

Ein Vergleich der Daten vom Jahre 1901 mit jenen des Jahres 1890 ergibt, dass in diesem Zeitraume die Anzahl der Passagiere um 400 Prozent, jene der beförderten Frachten um 800 Prozent zugenommen hat. Die Steigerung hinsichtlich des zurückgelegten Weges beträgt ebenfalls 400 Prozent für erstere und 1200 Prozent für letztere, während die erzielten Einnahmen im ersteren Falle um 500 Prozent, im anderen um 900 Prozent wuchsen. Obwohl die Zunahme demnach im Frachtenverkehre eine bedeutend grössere ist, bildet doch noch immer die Passagierbeförderung die Haupteinnahmsquelle der japanischen Bahnen. Der mittlere von jeder Person zurückgelegte Weg betrug im Jahre 1890 21 Meilen, 1901 17 Meilen. Die hier zutage tretende Verminderung der mittleren zurückgelegten Distanz ist durch die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, infolge welcher der Lokalverkehr gehoben wurde, zu erklären. Der mittlere pro Frachttonne zurückgelegte Weg betrug im Jahre 1890 37 und im Jahre 1901 55 Meilen. Im Mittel wurde von jeder Person pro Meile gezahlt im Jahre 1890 Yen 1·10 und 1901 Yen 1·45. Die Frachtraten stellten sich pro Tonne und Meile im Jahre 1890 auf Yen 2·69 und im Jahre 1901 auf Yen 2·00. Die Daten des Jahres 1901, verglichen mit der Bevölkerungsziffer, ergeben, dass jede Person der Bevölkerung Japans in diesem Jahre im Mittel 2·39 Fahrten mit der Bahn machte und hierbei 40·5 Meilen zurücklegte, sowie den Bahnen 0·3 t zur Beförderung auf eine Distanz von 16·4 Meilen übergab.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Die Entwicklung des Eisenbahnverkehres 1893—1902.) Die „Z. d. V. D. E.-V." entnimmt dem von der zwischenstaatlichen Verkehrskommission in den Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1902 erstatteten Berichte u. a. folgende Daten:

		1893	1902
Gesamtlänge der Bahnen engl. Meilen		176.461	202.471
Roheinnahmen	Dollar	1.220,751.874	1.726,380.267
Ausgaben	„	827,921 299	1.116,248.747

Von diesen Gesamtausgaben entfielen auf ausbezahlte Löhne bei einer Anzahl von

785.034 Angestellten im Jahre 1895 Dollar 445,508.261
1,189.315 „ „ „ 1902 „ 676,028.592

Der Betrag des in den Eisenbahnen investierten Kapitales bezifferte sich wie folgt:

1893: Dollar 4.668,935.418 in Aktien und Dollar 5.225,689.821 in Bonds,
1902: Dollar 6.024,201.295 in Aktien und Dollar 6.109,981.669 in Bonds.

Die Nettoeinnahmen vermehrten sich von 1893 auf 1902 um 55 Prozent und das angelegte Kapital um 23 Prozent.

Die Nettoeinnahmen betrugen Dollar
1893 . . . . 392,830.575
1902 . . . . 610,131.520

Für eine englische Bahnmeile bezifferte sich am Ende des Rechnungsjahres 1902 das Gesamtkapital der Eisenbahnen (Aktien und fundierte Schuld, Bonds) auf Dollar 62.301.

Die angegebene Gesamtlänge der Bahnen betrifft die öffentlichen Geleise; rechnet man die im Betriebe befindlichen Privatgeleise bei Fabriken, Bergwerken u. s. w. dazu, so ergibt sich eine Gesamtausdehnung des Bahnnetzes von 274.195 englischen Meilen. Ohne Einrechnung der in Amerika sehr zahlreichen Privatwagen befanden sich während des letzten Betriebsjahres 1,640.220 Wagen (darunter 30.691 Personenwagen) und 41.228 Lokomotiven in Betrieb. Befördert wurden 649,878.505 Reisende und 111,089.347 t Fracht.

Was die vorgekommenen Unfälle betrifft, so verunglückten im Rechnungsjahre 1902 bei Bahnunfällen 73.250 Personen, von denen 4588 getötet wurden. Unter den Getöteten waren 375 Reisende, so dass von je 1,883.706 Reisenden einer getötet wurde. Verletzt wurden 6683 Reisende, es wurde daher von je 97.244 Reisenden einer verletzt. Im Verhältnisse zu den gefahrenen Meilen der Personenzüge ergibt sich, dass auf je 57,072.283 Personenmeilen ein getöteter und auf je 2,946.272 Personenmeilen ein verletzter Reisender kommt. Auf das Bahnpersonale entfielen 2969 Todesfälle und 50.524 Verletzungen, so dass auf je 401 Angestellte ein Todesfall und auf je 24 eine Verletzung entfiel.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 30. September bis 6. Oktober 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

30. Septbr.,*) um 8½ Uhr früh (Metkovich A),
Dampfer „Danubio“, Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

1. Oktob., *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

2. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Thetis“, Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

3. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Metcovich“, Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

6. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Galatea“, Kapitän V. Carmelich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.
[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.
NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

30. Septbr., Dampfer „Almissa“, Kapitän E. Camus, zu Mittag.
1. Oktober, Dampfer „Venus“, Kapitän L. Soich } um Mitternacht
5. „ Dampfer „Venus“, Kapitän L. Soich } um Mitternacht

Vergnügungsfahrt nach Venedig.

4. Oktober, um 8 Uhr früh Dampfer, „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso.

Levante und Mittelmeer.

1. Oktober, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra“, Kapitän M. Dabcevich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

1. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Daphne“, Kapitän S. Lucovich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Konstantinopel.

2. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Vesta“, Kapitän N. Tomanovich,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

4. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Carinthia“, Kapitän G. Damianovich,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

6. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Helios“, Kapitän C. Gilovich
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Alexandrette. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

1. „ (ausserord. Reise) Dampfer „Ettore“, Kapitän F. Tosoni, nach Konstantinopel.

Ostindien, China und Japan.

3. Oktober, um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**)
Dampfer „Imperatrix“, Kapitän A. Martinolich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Austria“, Kapitän R. Colledani,
[von Fiume†) am 8. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Trieste“, Kapitän E. Mecozzi,
[von Fiume†) am 19. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Calcutta.

Brasilien.

20. Oktober, Dampfer „Melpomene“, Kapitän M. Mareglia,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

Ost-Afrika.

25. Oktober, um 4 Uhr nachm., Dampfer „Cleopatra“, Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume†) am 21. Oktober] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.
**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.
†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Beförderung von Automobilen und Motorfahrrädern auf den Eisenbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Auf Grund des Erlasses des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. September 1903, Z. 39.387/16, wird verlautbart, dass Automobile und Motorfahrräder unter folgenden Voraussetzungen nicht den Vorschriften der Nr. XXI, bezw. XV—7 der Anlage B zum Betriebsreglement unterliegen, sondern bei der Beförderung mit der Eisenbahn wie gewöhnliche Fahrzeuge, bezw. Fahrräder behandelt und befördert werden:

a) Die Benzinbehälter müssen mit den Fahrzeugen in fester Verbindung stehen und mit metallenen, hermetisch abschliessenden Verschlüssen, sowie an der tiefsten Stelle mit einem Ablasshahne versehen sein. Vor der Aufgabe zum Bahntransporte sind die genannten Behälter vollständig zu entleeren.

b) Die Akkumulatoren dürfen keinerlei flüssige Säuren enthalten und müssen in vollständig abgeschlossenen, widerstandsfähigen und an den Elektromobilen sicher befestigten Behältnissen untergebracht sein.

Es sind vor der Aufgabe etwa vorhandene Sicherheits-Kontaktstöpsel aus den Fahrzeugen zu entfernen und aus den vorhandenen Abschmelzsicherungen die abschmelzbaren Bestandteile (Bleidrähte, Bleistreifen, Silberdrähte u. dgl.) herauszunehmen.

Obige Bestimmungen treten sofort in Kraft.

Wien, am 25. September 1903. [983]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der österr. Eisenbahn-Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Tarif, Heft 1.

Beschränkungen hinsichtlich der Güteraufgabe nach Dittmannsdorf K.F.N.B.

Sendungen nach der mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 in den Ausnahmetarif 55 (Düngemittel) einbezogenen Lade- und Haltestelle Dittmannsdorf K.F.N.B. können nur frankiert aufgegeben werden. Eine Belastung dieser Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.

Wien, im September 1903. [984]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif, Heft III.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. November 1903 gelangen zwischen Petrowitz und Teschen über Karwin einfache Personenzugsfahrkarten III. Klasse zum Preise von 110 Heller zur Einführung.

Budapest, am 1. Oktober 1903. [985]

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausserkraftsetzung der für den Güterübergang in Kufstein, Leoben und Salzburg mit Gültigkeit vom 18. September 1903 festgesetzten Zuschlagsfristen.

Die laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 109 ex 1903, Seite 2347, Pos. 938, rücksichtlich des Güterüberganges in Kufstein S.B., Leoben k.k.St.B., Leoben S.B. und Salzburg k.k.St.B. mit Gültigkeit vom 18. September 1903 festgesetzten temporären Zuschlagsfristen von 48, bezw. 36 Stunden zu den Lieferfristen für Frachtgut und von 12, bezw. 8 Stunden zu den Lieferfristen für Eilgut und lebende Tiere treten mit Ablauf des 10. Oktober 1903 ausser Kraft.

Wien, am 1. Oktober 1903. [986]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Festsetzung temporärer Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen rücksichtlich des Güterüberganges in Wörgl.

Wegen aussergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse infolge von Betriebsstörungen werden auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. September 1903, Z. 42.257, temporäre Zuschlagsfristen von 48 Stunden zu den Lieferfristen für Frachtgut und von 12 Stunden zu den Lieferfristen für Eilgut und lebende Tiere rücksichtlich des Güterüberganges in Wörgl von der Staatsbahnlinie Bischofshofen—Wörgl auf die Südbahnlinie Kufstein—Innsbruck und umgekehrt festgesetzt.

Diese Zuschlagsfristen finden mit Gültigkeit vom 28. September bis einschliesslich 10. Oktober 1903 im österreichischen, österreichisch-ungarischen und internationalen Verkehre Anwendung.

Wien, am 28. September 1903. [987]

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg.

Einführung des Nachtrages I zum Personentarife.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Personentarife der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 10 Heller pro Stück bei der kommerziellen Direktion der Südbahn erhältlich.

Wien, am 29. September 1903. [988]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Einführung direkter einfacher Fahrkarten zwischen Vysočan B.N.B. einerseits und den Stationen Elbekosteletz und Brandeis a. d. E. der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz anderseits.

Mit 15. Oktober 1903 gelangen zwischen Vysočan B.N.B. einerseits und Brandeis a. d. E. und Elbekosteletz der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz anderseits über Neratovic direkte einfache Personenzugsfahrkarten zu nachstehenden Preisen zur Einführung, und zwar:

Von (oder umgekehrt)	nach (oder umgekehrt)	über	Personenzug II. Klasse	Personenzug III. Klasse
			Fahrpreise in Heller einschliesslich Fahrkartensteuer	
Vysočan B.N.B.	Brandeis a d. Elbe . .	Neratovic	300	180
Vysočan B.N.B.	Elbekosteletz	Neratovic	260	150

Wien, am 30. September 1903. [991]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Russisch - Oesterreichisch - Italienisch - Französischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife für Personen, Gepäck und Blumen.

Mit Gültigkeit vom 1. November a. St. (14. November n. St.) 1903 tritt der Nachtrag I zu dem vom 19. Dezember a. St. 1902 (1. Jänner n. St. 1903) gültigen Tarife für den direkten Personen- und Gepäcksverkehr, ferner für die Beförderung von frischen Blumen als Expressgut zwischen russischen und österreichischen Stationen einerseits, sowie italienischen und französischen Stationen anderseits über Wien in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen und der Preistafeln (Abschnitt II und III des Tarifes).

Abdrücke desselben sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 20 Heller oder 20 Cts. für das Stück erhältlich.

Wien, am 30. September 1903. [989]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich—Riesa-Elbkai.

Einführung eines Tarifnachtrages IV.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903, für Erschwerungen und Tariferhöhungen vom 15. Dezember 1903, tritt ein Nachtrag IV zu dem vom 1. Juni 1901 gültigen Elbe-Umschlagstarife Westösterreich—Riesa-Elbkai in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Klassengut- und Ausnahmetarife, sowie des Kilometerzeigers enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages können von den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Prag, am 30. September 1903. [990]

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

30. September. In der Strecke Marburg—Franzensfeste wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Zillertalbahn.

30. September. In der Strecke Jenbach—Mayrhofen wurde mit dem Zuge Nr. 7 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Berlin-Stettin-Hessischer Gütertarif. (Einführung eines neuen Gütertarifes.) Am 1. Oktober 1903 gelangte für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Tarifgruppe III) einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz, der Cronberger-, Ilme- und Kerkerbachbahn (Tarifgruppe VI) anderseits ein neuer Gütertarif zur Einführung. Durch diesen Tarif werden folgende Tarife nebst Nachträgen aufgehoben:

a) gänzlich der Tarif für den Berlin-Stettin-Hessischen Güterverkehr (Gruppen III/VI) vom 1. April 1897;
b) teilweise der Ost-Mittel-Südwestdeutsche Verbandstarif, Teil II, Heft Nr. 1, vom 1. Mai 1897 und der Ostdeutsche Privatbahn-Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1 und 3, vom 1. Juni 1900, und zwar insoweit, als die Stationen der Main-Neckarbahn, der Alt-Damm—Kolberger und der Stargard-Küstriner Eisenbahn in dem neuen Tarife Aufnahme gefunden haben.

Ferner sind mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung ab neu aufgenommen die Stationen Alt-Valm, Flackenheide und Lübgust des Direktionsbezirkes Stettin. Neben vielen ermässigten Entfernungen und Frachtsätzen sind im Verkehre mit Berlin, Schlesischer Bahnhof, und den Knotenstationen Kassebohm, Neustrelitz und Stralsund Entfernungserhöhungen bis 5 km durchgeführt; die Erhöhungen erlangen erst vom 15. November 1903 ab Gültigkeit. Die abgeänderten Entfernungen und Frachtsätze für Mannheim, Bez. Mainz, gelten vom gleichen Zeitpunkte auch für Mannheim Badische Bahn im Ost-, Mittel- und Südwestdeutschen Verbandsverkehre.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen, von denen der Tarif zum Preise von Mk. 1·— bezogen werden kann.

Deutsch - Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass - Lothringen). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 wurden die Stationen Berka a. d. W. (kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt) und Teutschenthal (kgl. Eisenbahn-Direktion Halle) in den Teil II A mit Schnittsätzen für Kalisalze u. s. w. aufgenommen.

Die vorgenannten Stationen geben über die Höhe der Schnittsätze Auskunft.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. (Einführung eines neuen Gütertarifes.) Am 1. Oktober 1903 trat ein neuer Gütertarif für den Hanseatisch-Ostdeutschen Verkehr an Stelle des bisherigen gleichnamigen Tarifes vom 1. März 1896 (Heft 1—4) in Kraft.

Der neue Tarif zerfällt in zwei Hefte, und zwar enthält Heft 1 den Verkehr zwischen den Direktionsbezirken Berlin und Stettin, sowie anschliessenden Privatbahnen und der kgl. Militäreisenbahn einerseits;

Heft 2 den Verkehr zwischen den Direktionsbezirken Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen und der Lausitzer Eisenbahn einerseits und der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn, der Eckernförder-Kappelner Schmalspurbahn, der Eutin-Lübecker, der Kremmen-Neuruppiner-Wittstocker, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der grossherzogl. Mecklenburgischen Staatseisenbahnen, der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, der Neubrandenburg-Friedländer, der Paulinenaue-Neuruppiner, der Prignitzer Eisenbahn, der Ruppiner Kreisbahn und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn anderseits.

Ein besonderes Heft für die allgemeinen Bestimmungen und Ausnahmetarife (früher Heft 1) wird nicht ausgegeben, da diese Bestimmungen in die Hefte 1 und 2 mit aufgenommen worden sind. Der Tarif enthält neben einer Erweiterung der direkten Abfertigung zahlreiche Ermässigungen. Soweit in einzelnen Fällen Erhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. November ab gültig.

Der Tarif kann durch die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von Mk 3·50 für Heft 1 und von Mk. 1·60 für Heft 2 bezogen werden.

Gruppentarif II, Gruppen-Wechseltarife der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen. (Einbeziehung neuer Haltestellen.) Am 1. Oktober 1903 gelangt die an der Strecke Oppeln—Kandrzin zwischen Groschowitz und Guradzeweiche gelegene Haltestelle Przywor und am 15. Oktober 1903 die an der Strecke Oels—Kreuzburg O.-S. zwischen den Stationen Konstadt und Kreuzburg O.-S. gelegene Haltestelle Schmardt für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit Ausnahme schwerwiegender Fahrzeuge und Sprengstoffe zur Eröffnung.

Die Haltestelle Przywor wird ausserdem für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet, während auf der Haltestelle Schmardt die Abfertigung von lebenden Tieren auf Kleinvieh in Käfigen beschränkt wird.

Mit dem Tage der Eröffnung werden die neuen Haltestellen in den Gruppentarif II der Preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) und in die Gruppenwechseltarife der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe II beteiligt ist, einbezogen.

Bis zur Erstellung direkter Entfernungen in den genannten Tarifen sind der Frachtberechnung zugrunde zu legen:

a) für Przywor im Verkehre mit Groschowitz und Guradzeweiche eine Entfernung von je 7 km und im Verkehre mit allen übrigen Stationen der genannten Staatsbahnen die Tarifentfernungen von Groschowitz oder Guradzeweiche zuzüglich 7 km, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt;

b) für Schmardt im Verkehre mit Konstadt eine Entfernung von 8 km, im Verkehre mit Kreuzburg O.-S. eine Entfernung von 5 km, im Verkehre mit allen übrigen Stationen der genannten Staatsbahnen die Tarifentfernungen von Konstadt zuzüglich 8 km oder von Kreuzburg O.-S. zuzüglich 5 km, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt.

Deutschland. (Frachterleichterung für Eier.) Eine Eingabe der Zentralstelle der preussischen Landwirtschaftskammern an den Minister der öffentlichen Arbeiten hebt die Notwendigkeit hervor, für den Transport von Eiern auf den Eisenbahnen Frachtvergünstigungen zu gewähren.

In dem auf diese Vorstellung erteilten Bescheide des Ministers der öffentlichen Arbeiten heisst es u. a.: „Der Beförderung der Frachtstückgüter wird auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen besondere Fürsorge gewidmet, die eine erhebliche Beschleunigung (in der Beförderung) zur Folge gehabt hat. In vielen Verkehrsbeziehungen des Nah- und Fernverkehres ist es möglich geworden, Frachtstückgutsendungen innerhalb der Lieferfrist für Eilgut zu avisieren oder abzuliefern. Der Vorteil der beschleunigten Ablieferung des Gutes kommt zwar allen Sendungen zu, ist aber für Eier und andere Lebensmittel ihrer Natur nach von besonderem Werte. Darüber hinaus aber auf tarifarischem Wege besondere Beförderungsbegünstigungen für Eier anzuordnen, würde zu Berufungen führen und zudem nicht den erstrebten Zweck haben, da die Begünstigungen unterschiedlos den ausländischen wie den inländischen Eiern gewährt werden müssten. Es erübrigt daher nur, die Verkehrsbeziehungen, in denen noch über eine langsame Beförderung der Eier mit Recht geklagt wird, zu verbessern. Den Interessenten muss es überlassen bleiben, im Einzelfalle bei der zuständigen kgl. Eisenbahn-Direktion vorstellig zu werden. Einzelnen Personen oder Vereinigungen bei regelmässig wiederkehrenden Eiertransporten Frachtvergünstigungen zu gewähren, bin ich nach § 7 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht in der Lage. Für gebrauchte Emballagen besteht nach § 30 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifes, Teil I, bereits insofern eine Vergünstigung, als die Fracht nach dem halben wirklichen Gewichte berechnet wird.“

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Station Wietze-Steinförde etc.) Zum 1. Oktober 1903 wurde Wietze-Steinförde, Station des Direktionsbezirkes Hannover, in den Ausnahmetarif Nr. 16a für Rohpetroleum als Versandstation neu aufgenommen.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 Biblisheim, Station der Reichseisenbahnen, in dem Ausnahmetarife Nr. 16 für Mineralölrückstände als Versandstation mit den betreffenden Frachtsätzen gestrichen.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigung der Frachtsätze für Holz der Spezialtarife II und III etc.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 wurden im Uebergangsverkehre zwischen den Stationen der Pyritzer Kreisbahnen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Halle a. S., Kattowitz, Magdeburg und Stettin, sowie Station Hamburg L.B. anderseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitze des Rohstofftarifes, Steine und Schlacken des Wegebaustofftarifes, sämtliche Düngemittel, sowie Kohlen, Koks und Briketts bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren um den Betrag von Mk. 0·02 für 100 kg widerruflich ermässigt.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Am 1. Dezember 1903 treten die im Tarifhefte Nr. 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 für Mineralölrückstände im Verkehre von der Station Biblisheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ausser Kraft.

Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern. (Einführung des Nachtrages II.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 kam der Nachtrag II zu obigem Gütertarife zur Einführung.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigungen für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. a. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die IX. Brauereimaschinen- nebst Gersten- und Hopfenausstellung in Berlin
   10. bis 18. Oktober 1903;
2. die grosse allgemeine Geflügelausstellung in Cassel
   3. bis 5. Oktober 1903;
3. die Ausstellung von Junggeflügel in Hannover
   17. bis 20. Oktober 1903;
4. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Karlsruhe
   4. bis 5. Oktober 1903;
5. die Ausstellung von Motorfahrzeugen, Motoren, Fahrrädern etc. in Leipzig
   15. bis 21. Oktober 1903;
6. die Ausstellung von Molkereierzeugnissen und von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten in München
   26. September bis 4. Oktober 1903
   (die gleiche Vergünstigung wird auf den Badischen, Pfälzischen, Sächsischen und Württembergischen Staatseisenbahnen gewährt);
7. die allgemeine Geflügelausstellung in Rosenheim
   8. bis 11. Oktober 1903;
8. die allgemeine Vogel- und Geflügelausstellung in Schwabach
   19. bis 23. September 1903.

Württembergisch - Bayerischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Februar 1899. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Graphit.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 kam neu zur Einführung: Ausnahmetarif 18 für Graphit in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen.

Von Passau nach	Frachtsatz für 100 kg in Mark
Cannstatt	1·11
Friedrichshafen	1·11
Ulm	0·82

— (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Mit Wirkung vom 10. Oktober 1903 ab werden gewisse Stationen

1. der im Besitze der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft befindlichen normalspurigen Nebenbahn Gaildorf-Untergröningen,
2. der normalspurigen staatlichen Nebenbahn Geislingen-Wiesensteig

in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Die seitherige Station Gaildorf erhält nunmehr die Bezeichnung Gaildorf Bahnhof.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarif vom 1. Oktober 1903. (Einführung eines neuen gleichnamigen Tarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 kam an Stelle des „Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarifes vom 16. Juli 1900 nebst Nachträgen" ein neuer gleichnamiger Tarif zur Einführung.

Hierdurch treten besonders in den drei Stückgutklassen teilweise Frachtermässigungen ein; die etwa eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gelten erst ab 1. Dezember 1903.

Der neue Tarif kann vom Materialdepot der General-Direktion um den Preis von Mk. 0·20 für das Stück bezogen werden.

Mit Ausgabe des neuen Schnitt-Tarifes hat nunmehr die Frachtermittlung im Verkehre mit den Vizinal- und Staatslokalbahnstationen für die normalen Tarifklassen und den Holzausnahmetarif allgemein auf Grund der Gesamtentfernungen zu erfolgen; für die Stations- und die weiteren Ausnahmetarife ist eine besondere Tarifbildung vorgesehen.

Ueber die Einzelheiten gibt der Abschnitt F des Schnitt-Tarifes Aufschluss.

Im Verkehre mit den bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München tritt bezüglich der Tarifbildung gegen seither keine Aenderung ein.

Schliesslich wird noch darauf aufmerksam gemacht, dass bei den Stationen der Lokalbahnstrecke Kitzingen—Gerolzhofen einschliesslich die Anstossentfernungen an Schweinfurt Z B. erst mit der voraussichtlich Ende Oktober erfolgenden Eröffnung der Strecke Gerolzhofen—Schweinfurt Geltung haben.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1897. (Aenderung.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1904 ist unter Ziffer 3 der Beförderungsbestimmungen (Seite 3 des Tarifes) Zweibrücken als Reexpeditionsstation zu streichen.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 1 und 2, vom 1. April 1901. (Aenderungen etc.) Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1903 können nach Station Brüssel (Quartier Léopold) Kalksendungen, sowie Baumaterial (Steine, Ziegel, Holz, Sand, Pflastersteine u. s. w.) in Wagenladungen als gewöhnliches Frachtgut nicht mehr abgefertigt werden.

Die Station Etterbeek ist nunmehr offen für alle bahnlagernd adressierten Sendungen mit Ausnahme der zollpflichtigen oder zur überseeischen Ausfuhr bestimmten Güter.

Hiervon ist im Tarifhefte Nr. 1, Seite 35/38, und im Tarifhefte Nr. 2, Seite 66/69, Vormerkung zu machen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Mügeln.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober wurde die Station Mügeln bei Pirna der kgl. Sächsischen Staatseisenbahn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen aufgenommen. Ueber die Höhe der Sätze erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau Auskunft.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1903. (Aenderungen.) Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil I, Abteilung B, traten mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 folgende Aenderungen in Kraft:

1. In der Güterklassifikation sind nachstehende Positionen des Spezialtarifes III zu streichen:

„Braunkohlen, Braunkohlenkoks, auch pulverisiert; Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks- (Grudekoks-) Briketts."

„Retortenkohle (Retortenkoks aus Leuchtgasfabriken) und Petroleumkoks."

„Steinkohlen, Steinkohlenasche und Steinkohlenbriketts; Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenkoksbriketts."

2. In den Spezialtarif III sind aufzunehmen:

„Braunkohlen, auch pulverisiert, und Braunkohlenbriketts."
„Koks aller Art, Koksasche und Koksbriketts."
„Retortenkohle."
„Steinkohlen, Steinkohlenasche und Steinkohlenbriketts."

Ferner ist mit Wegfall der Ausfuhrzuschüsse für Zucker infolge des mit dem 1. September 1903 in Kraft getretenen Gesetzes vom 6. Jänner 1903 wegen Abänderung des Zuckersteuergesetzes die Anmerkung *) zu § 14 (5) der allgemeinen Tarifvorschriften (S. 7 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B) hinfällig geworden und daher zu streichen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901. (Einführung des IV. Nachtrages zu Heft D.) Mit 1. Oktober 1903 gelangte zu Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901, der IV. Nachtrag zur Einführung, welcher enthält;

I. Aenderung, bezw. Ergänzung der Sonderbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung;
II. Neuauflage der besonderen Tarifvorschriften;
III. Teilweise Aenderung der Ausnahmetarife;
IV. Aenderungen, bezw. Ergänzungen im Abschnitte E;
V. Neuauflage des Abschnittes F;
VI. Neuauflage des Abschnittes G;
VII. Berichtigungen.

Der IV. Nachtrag kann — soweit der Vorrat reicht — von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen um den Preis von 80 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. November 1903.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2105	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) aus Pos. E—18 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Tremoschna	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Besteht kein direkter Frachtsatz	187 Heller		Im Kartierungswege		
2106	k. k. österr. Staatsbahnen	Kolomeaer Lokalbahn	Petroleum, raffiniert,*) Petroleumnaphtha (Rohbenzin),*) Petroleumbenzin*) (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Peczenizyn-Szczepanowski	sämtlichen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 13 vom 29. Jänner 1903 unter der fortlaufenden Nummer 601 genannten Empfangsstationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes befördert werden. Erfüllung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes. Im übrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Teiles I, Abt. B, lit. a, Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife, massgebend	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für den Petroleum-Verkehr vom 1. Juni 1900	Verschieden	Von den für den Versand ab Peczenizyn-Szczepanowski in dem in Rubrik 5 angeführten Verordnungs-Blatte enthaltenen Frachtsätzen	11 Heller pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens 31. März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirken ist	*) Für Sendungen von Petroleumnaphtha (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen werden die um 10 Prozent erhöhten Frachtsätze berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2107	k. k. österr. Staatsbahnen	Kolomeaer Lokalbahnen	Petroleum, roh und raffiniert, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen	Peczenizyn-Szczepanowski	sämtlichen im Ausnahmetarife für Petroleum, roh und raffiniert, etc., gültig vom 1. Juni 1900, samt Nachtrag I, genannten Empfangsstationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 angeführten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr, gültig vom 1. Juni 1900, nebst Nachtrag I	Verschieden	Von den für den Versand ab Peczenizyn-Szczepanowski in dem in Rubrik 8 angeführten Ausnahmetarife bestehenden Frachtsätzen	12 Heller pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirken ist	
2108	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—7/a der Güterklassifikation	Szczakowa		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1897	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Abos				166	101	65			
					Csácza				82	49	33			
					Eperjes				159	96	63			
					Héthárs				140	87	53			
					Igló				156	98	58			
					Istvánhuta				166	105	61			
					Kassa				173	105	68			
					Káposztafalu				152	94	58			
					Kis-Ladna				170	104	66			
					Kis-Szeben				147	91	56			
					Kralován				113	68	45			
					Krompach				165	104	61			
					Liptó-Szt. Miklós				128	79	49			
					Liptó-Ujvár				132	81	51			
					Margitfalu				168	106	62			
					Márkusfalva				158	99	59			
					Nagy-Sáros				155	95	60			
					Poprád-Felka				148	91	57			
					Rózsahegy				120	73	47			
					Ruttka				106	65	41			
					Szepes-Olaszi				163	102	61			
					Zsolna				95	58	37			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2109	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Zeitungen in Ballen als Eilgut im Höchstgewichte von 20 kg pro Sendung**	**Wien Nordbahnhof**	**Stanislau**	1. Die **Auflieferung der Sendung hat in einem oder mehreren Paketen zu erfolgen.** 2. Die **Zeitungspakete sind in einer stets konformen,** leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) **mit einer deutlichen, vorher bekannt zu gebenden Adresse zum Zuge Nr. 5** bis spätestens 7 Uhr früh **und** zum Zuge Nr. 3 bis spätestens 6 Uhr abends bei der Gepäcksannahmestelle **in Wien Nordbahnhof aufzugeben. Die Pakete müssen auf der Vorder- und Rückseite** (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf **rotem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten:** Den Namen und den Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungs-Paket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere **ist mit dem** Stationsvorstande **in** Wien **zu** vereinbaren. 3. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspakete **in der Adressstation ohne vorherige Avisierung vorzusorgen.** 4. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände durch **den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser** für alle hieraus entstehenden Folgen. 5. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine **bahnseitige Haftung nicht übernommen.** 6. **Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahme ist nicht gestattet.** 7. **Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen**	bis **auf Widerruf, längstens** bis **Ende Dezember 1904**	**Tarif, Teil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, gültig vom 1. August 1900**	**2173 Heller**	**1335 Heller**	**838 Heller**	**Im Kartierungswege**		**Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Heller zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Ab Krakau werden die fraglichen Sendungen mit den anschliessenden Zügen der k. k. Staatsbahnen weiterbefördert. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Teiles I, Abt. A, nur über besondere, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung**

Rubrik	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	2110
2. Die Publikation erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen
3. und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linie), Buschtěhrader Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhmischen Kommerzialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie)
4. Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	1. Futterkräuter der Pos. F—28; Futterrüben der Pos. F—29; Häckerling der Pos. H—1; Heu und Stroh der Pos. H—11, auch Futterkräuter getrocknet und Klee getrocknet; Holzsägespäne aus Pos. H—27/b; Holzwolle der Pos. H—31; Klee der Pos. K—19; Malzkeime der Pos. M—8; Schlempen der Pos. S—21; Spreu der Pos. S—51 und Trebern der Pos. T—29; 2. Torfstreu und Torfmull der Pos. T—27 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	Rücksichtlich der Strecken der in Rubrik 3 angeführten Eisenbahnverwaltungen | Rücksichtlich der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. b) Als Empfänger ist im Frachtbriefe eine in den nebenstehend*) angeführten politischen, bezw. Gerichtsbezirken Böhmens gelegene, vom Notstande heimgesuchte Gemeinde oder eine in einem solchen Bezirke befindliche landwirtschaftliche Genossenschaft oder ein solcher Verein zu bezeichnen. Der Empfänger verpflichtet sich, die Sendungen nur an Landwirte in einer in den betreffenden Bezirken gelegenen, vom Notstande heimgesuchten Gemeinde, und zwar ausschliesslich für den eigenen Wirtschaftsbetrieb der letzteren abzugeben. c) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers das demselben obliegende Auf-, bezw. Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, so werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren erhoben. d) Auf dem Frachtbriefe ist von der Bestimmungsstation zu vermerken, ob die Sendung von dem Empfänger abgeladen worden ist, und gleichzeitig zu bestätigen, dass die Sendung vom Bahnhofe mittels Strassenfahrzeugen oder Schleppbahn abgeführt worden ist. e) Bei den an eine Gemeinde adressierten Sendungen ist vom Gemeindevorstande auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass die betreffende Gemeinde in einem der nebenstehend angeführten Bezirke gelegen ist und zur Zeit des Bezuges der Sendungen vom Notstande heimgesucht war. Bei den an eine landwirtschaftliche Genossenschaft oder einen solchen Verein adressierten Sendungen hat der Zentralverband der deutschen, bezw. böhmischen Landwirtschaftlichen Genossenschaften in Prag, resp. der Landeskulturrat auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass die Sendungen nur an Landwirte in einer einem nebenstehend angeführten Bezirke angehörigen und zur Zeit des Bezuges vom Notstande heimgesuchten Gemeinde abgegeben worden sind
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1904
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife der beteiligten Bahnen
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Für die Artikel: ad 1) Frachtsätze der Klasse C, ad 2) Frachtsätze des Spezialtarifes 3 } der bezüglichen Lokaltarife weniger 15 Prozent; jedoch werden für jede beteiligte Bahnverwaltung mindestens 0·26 Heller pro 100 kg und 1 km berechnet. Bei Ermittlung dieser Frachtsätze pro 100 kg erfolgt Aufrundung auf ganze Heller | Frachtsätze des Ausnahmetarifes II
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Die bis Ende September 1904 bei der Verwaltung der Empfangsbahn vorzulegenden Frachtbriefe, welche bei der Liquidierung zurückbehalten werden
14. Besondere Bemerkungen	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Lokalverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen beteiligten Verwaltung für den Verkehr mit den anderen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Kommen hierbei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zugrunde gelegt. Der auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird nicht eingehoben.

*) Politische Bezirke: Asch, Beneschau, Bischofteinitz Blatna, Chotěboř, Chrudim, Eger, Falkenau, Graslitz, Hořowitz, St. Joachimsthal, Kaaden, Kaplitz, Karlsbad, Kladno, Klattau, Komotau, Kralowitz, Laun, Ledeč, Leitomischl, Luditz, Marienbad, Mies, Moldautein, Mühlhausen, Pilgram, Písek, Plan, Podersam, Polička, Prachatitz, Přestitz, Přibram, Rakonitz, Rokitzan, Saaz, Schlan, Schüttenhofen, Selčan, Strakonitz, Tabor, Tachau, Taus, Tepl, Teplitz, Wittingau, Žižkow.
Gerichtsbezirke: Brüx, Budweis, Deutsch-Brod, Eule, Frauenberg, Habern, Humpoletz, Krumau, Oberplan, Pilsen, Schweinitz, Stecken, Wegstädtl.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2111	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Wolle (ausgenommen Kammzug, Schlackenwolle, sowie Baumwolle) und Wollabfälle	Iglau-Stadt k.k.St.B.	Frankfurt a. M. trs. und Hafen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 10. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901 (Ausnahmetarif 3)	Besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 2·29		Im Kartierungswege		Hierdurch wird die in Nr. 61 dieses Blattes vom 28. Mai 1903 unter Pos. 1388 verlautbarte Tarifermässigung gegenstandslos
					Gustavsburg trs.					2·37				
					Mainz Hafen Kastel Hafen					2·38				
					Mannheim trs. Ludwigshafen a. Rh. trs.					2·39				
				oder umgekehrt										
2112	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla-Ledeč-Kácow	Kalk, gebrannt	Sedlischt	Kolin L.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Heller 38	35	3	Im Kartierungswege		
					Kolin St.E.G. transit				38	35	3			
					Kolin Oe.N.W.B. transit				40	35	5			
2113	**Böhmischen Nordbahn**		Getreide und Hülsenfrüchte der Tarifposition G—9 der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I	Böhm.-Leipa B.N.B.	Bodenbach-Tetschen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 28	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Bösig						38				
				Habichtstein						34				
				Hirschberg						34				
				Rehdörfel						28				
				Woken						38				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2114	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Thonwaren der Pos. T—21 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902, dann Cementröhren	Lundenburg	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	37 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2115	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Kokes	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wernsdorf	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	384 Heller für 1000 kg	370 Heller für 1000 kg	14 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		
2116	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Kokes	Jaworzno Siersza wodna	Stramberg (Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf)	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den galizischen Kohlenverkehr nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 738 730		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2117	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Heu und Stroh	Chlumetz Oe.N.W.B.	Hauenstein-Warta B.E.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 4	121	95·24	25·76	Im Kartierungswege		
					Komotau A.T.E. u. B.E.B.			Teil II, Heft 2, bezw. Heft 4 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	106	73·24	32·76			
					Wickwitz B.E.B.			Teil II, Heft 4	122	98·24	23·76			
2118	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Sauerkraut laut Tarif-Pos. G—6 der Güterklassifikation	Mödritz	Bosna-Brod	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 279		Im Kartierungswege		
					Donja-Tuzla					415				
					Mostar					465				
					Sarajewo					656				
					Vareš					664				
					Zenica					545				
2119	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bänhida	Wiener städtisches Elektrizitätswerk an der Erdbergerlände	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Besteht kein direkter Frachtsatz	67 Heller pro 100 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Kronen für 10.000 kg					
2120	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen	Franz Josef-Stollen	Bilin	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. — Die Sendungen, für welche der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in dem von ihr zu bestimmenden Bedarfsfalle Wagen der k. k. österr. Staatsbahnen mit 24stündiger Mietfreiheit beizustellen sind, müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. Lokalbahnen Deutschbrod-Saar oder Mähr.-Budwitz—Jamnitz adressiert sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der k. k. österr. Staatsbahnen“, bezw. „Regiesendung der Lokalbahn Deutschbrod-Saar oder Mähr.-Budwitz—Jamnitz“	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	10·2	7·2	3·0	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Schwaz-Kuttowitz	Bilin				9·6	6·6	3·0			
				Paredl	Brüx				9·6	6·0	3·6			
		Oesterr. Nordwestbahn	Braunkohle zu Regiezwecken der Lokalbahnen Deutschbrod-Saar und Mähr.-Budwitz—Jamnitz	Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)	Deutschbrod			Tarif für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1903	91·8	70·0	24·8			
					Mähr.-Budwitz				94·8	79·0	15·8			
2121	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holztheer, flüssiger (russischer Herkunft)	Granica trans., bezw. Szczakowa trans.	Budapest-dunaparti teherpályaudvar	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Artikeltarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Direkter Frachtsatz besteht nicht	176 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2122	**Südbahn-Gesellschaft**	k.k.St.B.	Eilgüter, gewöhnliche, im Umfange von höchstens $^1/_2$ m³ und einem Maximalgewichte von 50 kg pro Kollo, exklusive Lebensmittel, Südfrüchte und Obst, sowie zoll- und verzehrungssteuerpflichtige Güter	Wien Südbahnhof	Barcs transit	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen (zu 1000 kg) der genannten Güter während der Begünstigungsdauer in nebigen Relationen.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die an einem Tage für eine Relation aufgelieferten Eilgüter müssen mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten zur Aufgabe gelangen. Jedes Kollo muss mit einem die Aufgabsfirma, sowie die Auf- und Abgabsstation in deutlicher Druckschrift bezeichnenden Anklebezettel versehen sein. Die Beförderung findet nach Tunlichkeit mit bestimmten Zügen statt und wird auch die Auflieferung dieser Güter nach Schluss der offiziellen Aufnahmszeit bis zu einer speziell zu vereinbarenden Stunde zugestanden. Im übrigen bleiben die für Eilgüter bestehenden normalen Bestimmungen aufrecht	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	580 (Heller inkl. ungarischer Steuer)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine ab Wien, resp. gegen Original-Frachtbriefe nach Wien als Empfängerin, welche **Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer** bei der adm. Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
					Szombathely					320				
					Zala-Szt. Ivan transit					440				
					Nagy-Kanizsa					480				
					Zákany transit					480				
					Balaton-Szt. György transit					620				
					Csáktornya transit					580				
					Graz S.B.					440				
					Marburg Hauptbahnhof					600				
					Cilli					700				
					Laibach S.B.					760				
					Divacca transit					780				
					Zágráb S.B.					770				
					Sziszek					800				
					Abbazia-Mattuglie					720				
					Triest S.B. und Fiume					720				
					Görz					720				
					Klagenfurt S.B.					740				
					Villach S.B.					760				
					Brixen					880				
					Bozen-Gries					940				
					Trento, Roveredo und Ala					1000				
				und vice versa										
				Wien Südbahnhof	Triest S.B. und Fiume*)					548*)				*) Sendungen müssen nach Dalmatien bestimmt sein und als solche in den Frachtbriefen bezeichnet werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2123	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Frachtgüter für Regiezwecke der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz	sämtlichen Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Preding-Wieselsdorf oder umgekehrt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen an die Betriebsleitung der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz in Preding-Wieselsdorf adressiert sein oder von derselben zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. August 1902	Verschieden	0·6 Heller pro 100 kg und 1 km inkl. Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
65	Nr. 94 vom 18. August 1903	1851	K. k. österr. Staatsbahnen		Kohlenabfälle, u. zw. Staubkohle und Lösche	Littitz etc.	Amstetten etc.	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903 sind hinsichtlich der Relation Staab—Blisova nachstehende Frachtsätze einzusetzen: normal: 190 ermässigt: 140 Differenz: 50. Ferner sind an Stelle der hinsichtlich der Relationen Littitz, Nürschan und Staab—Gojau, bezw. Krumau angeführten ermässigten Frachtsätze, bezw. Differenzen nachstehende zu setzen: bei Littitz: ermässigt: 520 Differenz: 140 bei Nürschan: ermässigt: 520 Differenz: 155 bei Staab: ermässigt: 560 Differenz: 115	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
87	Nr. 100 vom 1. September 1903	1924	K. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft und Eisenbahn Wien-Aspang	Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Wien-Donauuferbahnhof, Lagerhaus S. & W. Hoffmann	Oberlaa Kl.-Schwechat etc.	In der Rubrik 5 (für die Transportstrecke) „von" ist an Stelle von „Wien-Donauuferbahnhof, Lagerhaus S. & W. Hoffmann" zu setzen: „Lagerhaus S. & W. Hoffmann Wien D.U.B.", ferner in derselben Rubrik „nach" ist an Stelle von „Wien Aspangbahnhof transit" zu setzen: „Klein-Schwechat transit" Der Frachtsatz bleibt unverändert	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 115. Wien, 6. Oktober 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Oktober 1903, Z. 43.494, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Zuschrift vom 16. September 1903 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass die am 29. Juli 1903 eröffnete, 60·407 km lange Teilstrecke Sziszek—Caprag—Vrginmost der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Ersten südwestlichen Grenz-Lokalbahn (Elsö délnyugoti határörvidéki helyiérdekü vasut) dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Von derselben Stelle ist gleichzeitig dem Zentralamte zur Kenntnis gebracht worden, dass die Strecke Kutti—Landesgrenze der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Ungarischen Nordwest-Lokalbahn (vgl. die h. a. Kundmachung vom 27. Oktober 1900, Z. 50.386, enthalten im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 125 vom 1. November 1900) von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betrieben wird und daher Nr. 16 der ungarischen Eisenbahnen in der Liste der dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Bahnstrecken wie folgt abzuändern ist:

16. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebenen Strecken:
von Kutti bis zur österreichischen Landesgrenze der im übrigen im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Ungarischen Nordwest-Lokalbahn und
von Holics bis zur österreichischen Landesgrenze der Holics-Gödinger Lokalbahn.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 26. September 1903 Kenntnis gegeben.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn). (Vorlage eines Projektes für die Sicherung des Verkehres: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. September das vom Verwaltungsrate der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte und mit der Einverständniserklärung des Verwaltungsrates der Ueberetscherbahn versehene Projekt für die Sicherung des Verkehres durch die gewölbte 3·5 m weite Durchfahrt in km 2·8/9 der normalspurigen Lokalbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn) geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen als Grundlage zu dienen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Innsbruck unter Uebermittlung des vorgenannten Operates beauftragt, rücksichtlich dieses Projektes die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Hierbei wurde die vorgenannte Landesstelle ermächtigt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens für dieses Projekt ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Verwaltungsrat der Ueberetscherbahn zu erteilen.
[E.-M.-Z. 33.029.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende August 1903.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates August 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. August 1903	Hiervon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. Septbr. 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
A. Teilstrecke Lemberg—Sambor	76·8	76·8	—
B. Teilstrecke Sambor — galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Gastein minus km 0·430—30·371	30·9	30·9	30·9
b) Tauerntunnel km 34·6—43·0, lang 8455 m	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheiner Bahn: (Klagenfurt—[Villach]—Görz—Triest):			
a) Teilstrecke Klagenfurt—Rosenbachtal km 2·600—29·327 der Karawankenbahn	27·2	—	27·2
b) Karawankentunnel, lang 7966 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken, km 29·827—41·900	12·1	12·1	12·1
c) Teilstrecke Birnbaum — Assling—Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·954 der Karawankenbahn und km 0·00—27·200 der Wocheiner Bahn	29·2	—	29·2
d) Wocheiner Tunnel, lang 6336 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken, km 27·200—34·785	7·6	7·6	7·6
e) Teilstrecke der Wocheiner Bahn Podbrdo—Görz—St. Peter km 34·785 bis km 92·850, samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	58·2	58·2	58·2
Pyhrnbahn (Klaus-Steyrling—Selzthal)	43·2	—	—
a) Bossrucktunnel km 31·495—36·250, lang 4755 m	—	4·8	4·8
b) die übrige Bahnstrecke	—	38·4	38·4
Rakonitz-Laun	44·9	44·9	44·9
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	17·7	17·7
b) Zweites Geleise in der Strecke Sigmundsherberg—Allentsteig	37·5	37·5	37·5
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen:			
a) Drittes Geleise in der Strecke Beraun—Königshof	3·2	3·2	3·2
b) Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Čerčan—Ričan	20·9	20·9	20·9
Linie Lambach—Gmunden:			
Umgestaltung der 27·5 km langen schmalspurigen Bahn in eine normalspurige	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz: Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau: Zweites Geleise in der Strecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen	552·2	487·2	466·8
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Neumarkt-Suchahora	21·3	21·3	21·3
Absdorf-Stockerau	16·5	16·5	16·5
Hartberg-Friedberg	27·6	—	27·6
Kaadner Lokalbahnen: Strecke Kaaden—Willomitz	19·7	19·7	—
Swětla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	22·1	—
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15·0
Piła—Jaworzno: Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	3·8	—
Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass):	4·4		
a) Adhäsionsstrecke	—	2·0	2·0
b) Seilstrecke	—	2·4	2·4
Grobelno — Rohitsch - Sauerbrunn — Landesgrenze	35·0	35·0	35·0
Przeworsk-Bachorz (Dynów)	43·8	43·8	43·8
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg: Strecke Stadl Paura—Vorchdorf	11·4	11·4	11·4
Janow-Jaworów	31·3	31·3	31·3
Polnisch-Ostrau—Hruschau	4·1	4·1	4·1
Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel	5·8	5·8	5·8
Petersdorf-Winkelsdorf	13·5	—	13·5
Korneuburg-Ernstbrunn	30·5	—	30·5
Stubaitalbahn (Innsbruck—Fulpmes)	18·0	—	18·0
Elektrische Strassenbahnen in Pola	4·8	—	4·8
Elektrische Strassenbahnen in Wien	12·4	11·6	12·4
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	481·1	385·9	435·5

Es sind sonach durch den Baubeginn der Teilstrecke Klagenfurt—Rosenbachtal km 2·600 bis km 29·827 der Karawankenbahn 27·2 km, dann der Teilstrecke Birnbaum—Assling—Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·954 der Karawankenbahn und km 0·00 bis km 27·200 der Wocheinerbahn 29·2 km, ferner der Lokalbahn Hartberg-Friedberg 27·6 km, sowie der Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf 13·5 km, dann der Lokalbahn Korneuburg - Ernstbrunn 30·5 km, ferner der Stubaitalbahn (Innsbruck-Fulpmes) 18·0 km, dann der elektrischen Strassenbahnen in Pola 4·8 km und mehrerer Linien der elektrischen Strassenbahnen in Wien 3·8 km, somit 56·4 km Hauptbahnen und 98·2 km Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen durch die Bauvollendung der am 27. August 1903 eröffneten Teilstrecke Lemberg—Sambor der Eisenbahn Lemberg-Sambor—galizisch-ungarische Grenze 76·8 km, dann durch die am 1. August 1903 erfolgte Eröffnung der Strecke Kaaden—Willomitz der Kaadner Lokalbahnen 19·7 km, ferner durch die Bauvollendung der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau, welche am 29. August 1903 eröffnet wurde, 22·1 km, dann durch die am 5. August 1903

erfolgte Eröffnung der Strecke Jaworžno—Jaworžno Stadt der Lokalbahn Piła - Jaworžno 3·8 km und durch die Eröffnung mehrerer Linien der Wiener elektrischen Strassenbahnen 3·0 km, somit 76·8 km Hauptbahnen und 48·6 km Lokal- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben sonach am Schlusse des Monates August 1903 an Hauptbahnlinien 466·8 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 435·5 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass die Baulänge beim Wocheinertunnel samt anschliessenden offenen Bahnstrecken von 8·3 km auf 7·6 km richtiggestellt wurde; dann dass das zweite Geleise in der Strecke Ziersdorf—Limberg-Maissau der Linie Wien—Eger der k. k. Staatsbahnen seit 4. April eröffnet ist; ferner dass der Verkehr auf der Linie Lambach—Gmunden der k. k. Staatsbahnen, welche von einer schmalspurigen Linie in eine normalspurige umgestaltet wurde, am 29. August 1903 aufgenommen wurde; dann dass der Sohlstollenvortrieb bis 31. August 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 696·6 m und fertige Tunnelmauerung 135·0 m (gegen 675 m und 110 m im Vormonate) und Südseite 547·7 m (gegen 520·8 m im Vormonate); ferner beim Karawankentunnel Nordseite 2300·9 m und fertige Tunnelmauerung 1290 m (gegen 2152·8 m und 1127 m im Vormonate) und Südseite 1715 m und fertige Tunnelmauerung 1150 m (gegen 1638·4 m und 1054·0 m im Vormonate); dann beim Wocheinertunnel Nordseite 2393·2 m und fertige Tunnelmauerung 1700 m (gegen 2233·3 m und 1639 m im Vormonate) und Südseite 2064·7 m und fertige Tunnelmauerung 885·0 m (gegen 1984 m und 762 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 1143·5 m und fertige Tunnelmauerung 270 m (gegen 1102·3 m und 240 m im Vormonate) und Südseite 789·8 m und fertige Tunnelmauerung 330·0 m (gegen 753·7 m und 185 m im Vormonate). — Die Installationsbauten sind beim Karawanken-, Wocheiner- und Bossrucktunnel nahezu durchgeführt und werden beim Tauerntunnel fortgesetzt.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Linz: Umgestaltung der schmalspurigen Linie Lambach-Gmunden Seebahnhof auf die Normalspur.) Die bisher schmalspurige Linie der k. k. österr. Staatsbahnen Lambach-Gmunden Seebahnhof wurde auf die Normalspur umgestaltet und wurde der Gesamtverkehr auf der ganzen, nunmehr normalspurigen Strecke am 30. August 1903 aufgenommen.

— (Staatsbahn-Direktion Prag: Eröffnung der Haltestelle Silber-Skalitz für den Güterverkehr in Wagenladungen.) Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Silber-Skalitz der Linie Kolin—Čerčan wurde am 1. Oktober auch für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen eröffnet.

Ausland.

Bayern. (Eisenbahnprojekt: Erteilung einer Vorkonzession.) Die kgl. bayerische Regierung hat den Inhabern des Ingenieurbureaus Buchmüller & Häfeli in München, Julius Buchmüller und Arnold Häfeli, unterm 26. August die Genehmigung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine elektrische Strassenbahn von Berchtesgaden zur Landesgrenze bei St. Leonhard-Drachenloch auf die Dauer eines Jahres erteilt. [E.-M.-Z. 40.227.]

England. (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Jahre 1902.) Einem Berichte des k. u. k. Generalkonsulates in London über die englischen Eisenbahnen werden folgende Daten entnommen: Das gesamte in den englischen Eisenbahnen investierte Kapital betrug mit Ende des Jahres 1902 Pfd. St. 1.216,800.000; dasselbe hat gegen das Vorjahr eine Zunahme von $21^1/_4$ Millionen Pfund Sterling erfahren. Die Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen betrugen im Jahre:

	1902	1901
	Millionen Pfund Sterling	
Passagierverkehr	47·4	46·6
Güterverkehr	54·7	53·0
Verschiedene Einnahmen	7·4	6·9
Zusammen	109·5	106·5

Von den Einnahmen aus dem Passagierverkehre entfallen:

	1902	1901
	Pfund Sterling	
auf Passagiere I. Klasse	3,559.000	3,521.000
„ „ II. „	3,296.000	3,102.000
„ „ III. „	29,054.000	28,900.000
„ „ im Abonnement	3,714.000	3,573.000
Ferner entfallen auf die Beförderung von Gepäck, Hunden, Paketen, Pferden etc.	7,770.000	7,534.000
Summe	47,393.000	46,630.000

Der Güterverkehr ist seit dem Jahre 1899 ziemlich stationär geblieben. Die Betriebsauslagen zeigen von Jahr zu Jahr eine Zunahme und bezifferten sich in den letzten zwei Jahren auf Pfd. St. 67,841.000, bezw. Pfd. St. 67,490.000.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Nippon“ nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3999 Tonnen Gehalt ist am 25. August 1903 mit 8 Passagieren und 2576 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 485 t Zucker, nebst 3274 Stück Holz von Triest nach Kobè in der Ausreise Nr. 11 abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 13.537 kg und 54 Stück Holz, Batavia 4756 kg Papier, Soerabaya 1157 kg, Suez 4925 kg, Geddah 10.803 kg, Suakim 10.800 kg (worunter 6000 kg Zucker), Aden 31.205 kg (worunter 12.400 kg Zucker) und 3145 Stück Holz, Hodeidah 8372 kg (worunter 1250 kg Zucker), Massaua 4929 kg, Bombay 372.402 kg, Bassorah 34.372 kg (worunter 20.160 kg Zucker), Bagdad 3286 kg (worunter 1800 kg Zucker), Bahrein 84 kg Parfümerien, Bushire 211 kg, Cochin 758 kg, Mangalore 2660 kg Kurzwaren, Karachi 298 kg, Colombo 70.260 kg und 75 Stück Holz, Calcutta 5160 kg, Madras 4447 kg, Rangoon 911 kg, Tuticorin 777 kg Metallwaren, Melbourne 670 kg Bleiweiss, Sydney 437 kg, Penang 159.964 kg (worunter 48.307 kg Zucker), Singapore 336.298 kg, Batavia 26.519 kg, Soerabaya 49.544 kg, Samarang 59.867 kg, Padang 272 kg Glaswaren, Menado 280 kg Papier, Deli 2647 kg, Cheribon 142 Manufakturwaren, Anboine 228 kg Seife, Bandiermassin 3626 kg Töpferwaren, Bangkok 7766 kg, Saigon 2000 kg Papier, Boeleleng 588 kg Baumwollwaren, Palembang 366 kg Papier, Hongkong 755.864 kg (worunter 395.345 kg Zucker), Shanghae 68.670 kg, Hong or Shangae 18.000 kg Zündhölzchen, Manila 43.827 kg, Tientsin 560 kg, Port Arthur 7084 kg, Yokohama 251.863 kg, Kobè 191.032 kg und nach Kobè or Yokohama 2025 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 2,328.863.

— (Abfahrt des Dampfers „Africa“ nach Ostafrika.) Dieser Dampfer von 2521 Tonnen Gehalt ist am 25. August 1903 mit 193 Passagieren und 355 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 19 Tonnen Zucker, von Triest nach Ostafrika in der Ausreise Nr. 4 abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 32.640 kg (worunter 4000 kg Zucker), Geddah 922 kg, Aden 6444 kg Kartoffel, Massaua 1065 kg Oel, Zanzibar 43.176 kg (worunter 10.280 kg Zucker), Mombassa 14.500 kg, Beira 12.685 kg (worunter 5125 kg Zucker), Delagoa Bay 90.371 kg und nach Durban 152.870 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 319.259.

Verschiedene Mitteilungen.

Verlosungen.

Am 30. Juni:

Lokalbahn Kaposvár-Fonyodor. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 25. Juni:

Ungar. Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft. 4 proz. Obligationen mit 5 proz. Prämie; 4 proz. Obligationen, Serie II in Gold, mit 2 proz. Prämie; $4^1/_2$ proz. Obligationen; 4 proz. Obligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 1. Oktober:

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Bozen-Meraner Bahn. Aktien I. und II. Em. und 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 proz. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Eisenerz-Vordernberger Lokalbahn. 4 proz. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Graz-Köflacher Eisenbahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1902 und 2 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 proz. Goldprioritäten, steuerpflichtige und steuerfreie (Rückzahlung ab 1. April).
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 proz. Gold- und Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. April).
Lokalbahn Laibach-Stein. 4 proz. Prioritaten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Neue Bukowinaer Lokalbahnen. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 31. Dezember).
Oesterr. Nordwestbahn. Aktien lit. B (Rückzahlung ab 2. Jänner); 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. April).
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritäten (Markanlehen 1895), 4 proz. Prioritäten, 5 proz Goldprioritäten (Rückzahlung ab 2. November).
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 proz. Prioritäten Em. 1892 (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Ungarische Westbahn. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 proz. Prioritäten v. J. 1886 (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Wiener Lokalbahnen. 4 proz. Prioritäten.
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz. (Generalversammlung.) Am 8. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Grafen Johann Harrach und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Max Freiherrn v. Wimpffen die diesjährige dritte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 20.220 Aktien mit 2022 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 197.935·85 (gegen K 180.867·35 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 1780·60 (K 1534·93), die Betriebskosten K 106.277·84 (K 119.161·21), daher der Betriebsüberschuss K 93.438·61 (gegen K 63.241·07). Zuzüglich der Zinsenerträgnisse per K 987·78 (K 513·70), der Frachtgarantiezuschüsse per K 52.239·18 (K 67.953·08) und des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 per K 910·93 (K 783·08) betrug der Gewinnsaldo K 147.576·50 (K 132.490·93). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Aus dem Gewinne kam eine Dividende von K 7·20 (im Vorjahre K 6·45) an die Prioritätsaktien zur Verteilung, und wurde der Rest per K 696·50 auf neue Rechnung gestellt. Der Bericht des Verwaltungsrates, 1. wonach das Eisenbahnministerium dem Ansuchen um Stundung der Betriebskostenvergütung Folge gegeben hat; 2. wonach in Entsprechung der hierbei gestellten Bedingungen namens der Gesellschaft auf Grund des bestehenden Frachtgarantievertrages die Haftungserklärung für eine Minimaljahreseinnahme aus dem Eilgut- und Frachtgutverkehre per K 204.000 bis einschliesslich 1909 abgegeben und die Verpflichtung zur Durchführung der entsprechenden Aenderung des § 52, Al. 2, der Gesellschaftsstatuten übernommen wurde, ist seitens der Generalversammlung zur Kenntnis genommen worden. Ebenso wurde auch das mit der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag abgeschlossene Additionale zum Betriebsvertrage genehmigt. Zum folgenden Punkte der Tagesordnung wurde eine Abänderung des § 52, Al. 2, der Gesellschaftsstatuten, betreffend die Dotierung des Reservefonds Abteilung A, die fruchtbringende Anlage desselben, sowie die Verwendung seiner Fruktifikationszinsen, beschlossen. Auch wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, eventuelle weitere Modifikationen im eigenen Wirkungskreise durchzuführen. In den Verwaltungsrat wurden sodann wiedergewählt Alfred Weinschenk, Moritz Neufeld, Franz Jerie und Moritz Pflaum; an Stelle des verstorbenen Mitgliedes kaiserl. Rates Robert Eisner wurde der Direktor der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt Simon Landau neugewählt. Nach der Wahl des Revisionsausschusses und Besprechung der Angelegenheit des Ausbaues der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Graf Johann Harrach und der bisherige Vizepräsident Bankier Moritz Pflaum als solche wiedergewählt. Weiters wurde in dieser Sitzung beschlossen, das Exekutivkomitee aufzulassen und dem Verwaltungsratsmitgliede Josef Neufeld im Sinne des § 42 der Gesellschaftsstatuten die Vollmacht zur Führung der Geschäfte auf ein Jahr zu erteilen. Das Bureau der Gesellschaft befindet sich nunmehr Wien, VI. Eggerthstrasse 9. [E.-M.-Z. 30.942.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 19. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates S. Ritter v. Hahn und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Emil Ritter Krticzka v. Jaden die diesjährige (14.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn statt. An derselben nahmen 19 Aktionäre teil, welche 3875 Aktien mit 155 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1902 die Transporteinnahmen K 981.150·01 (gegen K 813.446·09 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 4440·23 (K 18.167·16), die Betriebsausgaben K 461.310·72 (K 359.666·35) und der Betriebsüberschuss Kronen 524.279·52 (K 471.946·90). Zuzüglich der Zinseneingänge, des Material- und Frachtengarantiekontos und des Gewinnvortrages vom Vorjahre, sowie abzüglich des Erfordernisses für die Zentralverwaltung, für die Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen verblieb ein Betrag von K 161.930·27 (K 141.838·80) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Sodann nahmen die Aktionäre genehmigende Kenntnis von dem mit der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag getroffenen Uebereinkommen über die Betriebsführung auf den gesellschaftlichen Linien, und ermächtigten weiters den Verwaltungsrat, die Kosten der pro 1902 durchgeführten Erweiterungsbauten per K 74.422·28 vorläufig durch Aufnahme einer schwebenden Schuld zu decken. Laut des folgenden Beschlusses über die Verwendung des Reingewinnes werden 5 Prozent Zinsen an die Prioritätsaktien I., II. und III. Emission, an letztere jedoch nur pro 2. Semester 1902, und 1 Prozent Zinsen an die Stammaktien lit. A I. und II. Emission, an letztere gleichfalls nur pro 2. Semester 1902, ausbezahlt, der Rest per K 11.480·27 wird auf neue Rechnung vorgetragen. Zum nächsten Punkte der Tagesordnung wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, bis K 1,200.000 Prioritätsobligationen zu dem einvernehmlich mit der Regierung festzusetzenden Kurse auszugeben, die hiernach nötigen Verhandlungen mit der Regierung einzuleiten und die dadurch bedingten Statutenänderungen mit derselben Rechtskraft, als ob sie von der Generalversammlung selbst genehmigt und beschlossen worden wären, zu vereinbaren und durchzuführen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Jakob Mahla, Dr. Karl Freiherr v. Offermann und Dr. Ignaz Wien wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. — In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident S. Ritter v. Hahn und der bisherige Vizepräsident Dr. Ignaz Wien als solche wiedergewählt. [E.-M.-Z. 28.345.]

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg. (Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. v. Derschatta und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerial-Vizesekretärs Dr. Leo Josef Gormász die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 1975 Aktien mit 103 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Bruttoeinnahmen K 71.504·90 (gegen K 61.150·01 im Vorjahre), nachdem die Betriebskostenvergütung K 35.752·45 (K 30.575), die Verwaltungskosten K 1128·55 (K 1030·99) und die Zinsen der Südbahnschuld K 31.060·41 (K 30.660·40) beanspruchten, verblieb ein Ueberschuss von K 3563·49 (das Jahr 1901 schloss mit einem Defizit von K 1116·38). Da sich der Verlustvortrag im Vorjahre auf K 34.713·93 stellte, so reduzierte er sich mit Ende 1902 auf K 31.150·44. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Johann Kukovec und Alois Wismeyer wurden wiedergewählt. Nach vorgenommener Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde Dr. Julius v. Derschatta neuerlich zum Präsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 29.569.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Juli 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten und rücksichtlich derselben nicht ein anderer Termin angegeben erscheint, vom 15. November 1903, gelangt zum Tarife, Teil II, Heft 4, der Nachtrag I zur Einführung, welcher Ausserkraftsetzungen, Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, sowie von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 2. Oktober 1903. [992]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden für den Verkehr von Sommerfeld nach Nachod über Lauban — Halbstadt oder Liegnitz—Jauer folgende Fahrpreise für Rückfahrkarten eingeführt:

Von — nach	Rückfahrkarten für alle Züge I. Kl.	Rückfahrkarten für alle Züge II. Kl.	Rückfahrkarten für alle Züge III. Kl.	Gepäcksfracht für 10 kg Gesamtgewicht	Gepäcksfracht für 10 kg Uebergewicht
	Mark				
Sommerfeld—Nachod . .	29·80	22·00	13·80	0·10	1·00

Wien, am 4. Oktober 1903. [993]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Silber-Skalitz für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen.

Die bisher nur für Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Silber-Skalitz der Linie Kolin — Čerčan wird am 1. Oktober 1903 auch für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen eröffnet.

Prag, im September 1903. [994]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Verschiebung des Zeitpunktes der Einführung des Nachtrages VI zum Tarife.

Nachtrag VI zu dem ab 1. Mai 1900 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits, gelangt nicht, wie schon verlautbart, am 1. Oktober 1903, sondern am 1. November 1903 zur Einführung.

Wien, am 1. Oktober 1903. [995]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1903 gelangen über Schima—Teplitz/Settenz—Komotau direkte Fahrkarten II. und III. Klasse für Personenzüge und für die Verbindung „A.T.E. Personenzug, B.E.B. Schnellzug" von Deutsch-Gabel nach Eger und Karlsbad (B.E.B.), dann Fahrkarten II. und III. Klasse für die letztere Zugsverbindung von Eger, Kaaden-Brunnersdorf und Karlsbad (B.E.B.) nach B.-Leipa A.T.E., von Eger nach Leitmeritz A.T.E. und von Karlsbad (B.E.B.) nach Lobositz und Reichenberg Hauptbahnhof zur Einführung.

Teplitz, am 1. Oktober 1903. [996]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
auch namens der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Ausgabe des Tarifes, Teil II, Hefte 1 und 2.

Mit bezug auf die im Verordnungs-Blatte Nr. 107 vom 17. September 1903 veröffentlichten Kundmachungen tritt der neue Tarif, Teil II, Hefte 1 und 2, erst mit 1. November 1903 in Wirksamkeit.

Sofern Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis Ende November 1903 in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 1. Dezember 1897 samt Nachtrag I vom 1. Oktober 1899 erst mit 1. November 1903 ausser Kraft gesetzt.

Sarajevo, am 30. September 1903. [997]

Direktion der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf.

Einführung von Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen für den Güterübergang in Gänserndorf L.B.

Laut der mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 35.890, vom 20. August 1903 genehmigten und vom Tage der Betriebseröffnung (13. September 1903) an gültigen Sonderbestimmungen und Tarife der Lokalbahn

Gänserndorf-Gaunersdorf treten für den Uebergang in Gänserndorf Lokalbahn von und nach der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu den reglementarischen Lieferfristen nachstehende Zuschlagsfristen hinzu:

a) bei Eilgut und lebendigen Tieren . . 12 Stunden
b) bei Frachtgut . . . . 24 „

Wien, am 1. Oktober 1903. [998]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen:

1. Oktober. In der Strecke Bramberg—Wald der Pinzgauer Lokalbahn wurde mit dem Zuge Nr. 3051 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen. Die Strecke Wald—Krimml bleibt noch gesperrt.

Ausland.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen (Gruppe II). (Einbeziehung neuer Stationen.) In den obigen Verkehr werden einbezogen: Am 1. Oktober 1903 die Haltestellen Alzenau des Direktionsbezirkes Breslau; Przywor, Direktionsbezirk Kattowitz, und Kreising, Direktionsbezirk Posen; am 15. Oktober 1903 die Haltestelle Schmardt des Direktionsbezirkes Kattowitz.

Binnen- und Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung ermässigter Frachtsätze für Zucker [Rübenzucker] jeder Art zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus.) Mit Geltung vom 1. Oktober 1903 wurden ermässigte Frachtsätze für Zucker (Rübenzucker) jeder Art von pfälzischen, elsässischen und badischen Rheinumschlagsplätzen nach Basel und den badisch-schweizerischen Grenzstationen zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1903. (Ergänzung). In den Stationstariftabellen Seite 44/177, wie auch bei den betreffenden Ausnahmetarifen ist die Fussnote für den Verkehr mit Maastricht in folgender Weise zu ergänzen:

„Abfertigungen nach Maastricht (Wyk) zu den Frachtsätzen für Maastricht finden nur bei ausdrücklicher Frachtbriefvorschrift statt“.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Graphit.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 kam neu zur Einführung:

Ausnahmetarif Nr. 19 für Graphit

in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Verkehr von Passau nach Frankenthal, Neustadt a. Haardt und Zweibrücken.

Der Frachtberechnung sind die Sätze des Spezialtarifes III zugrunde zu legen.

Heraldische Ausstellung der Kurländischen Genossenschaft für Literatur und Kunst in Mitau. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der in der Zeit von Ende September bis Mitte Oktober russischen Stiles, somit von Mitte bis Ende Oktober 1903 des gregorianischen Kalenders, in Mitau stattfindenden heraldischen Ausstellung der Kurländischen Genossenschaft für Literatur und Kunst haben für die Beförderung der hierzu bestimmten Gegenstände auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abt. B, Abschn. C, IX (Generalgütertarif, I. Bd., 1. Abt., S. 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Diese Sendungen werden — insoweit direkte Frachtsätze bestehen — im direkten Verkehre abgefertigt.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. Oktober 1903 wurde die Nebenbahnstrecke Worms—Gundheim mit den Stationen Abenheim, Gundheim und Herrnsheim für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für den Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet. Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen auf der Station Abenheim. Mit dem Eröffnungstermine werden die Stationen Abenheim, Gundheim und Herrnsheim u. a. in den obengenannten Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion Mainz.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung des 1. Nachtrages.) Zum Teil II, Heft 8, der Verbandstarife, Ausnahmetarif vom 1. November 1901 für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsen, Malz und Mühlenerzeugnisse, wurde mit 1. Oktober 1903 ein 1. Nachtrag ausgegeben, durch welchen die Stationen Aken, Cöthen, Hadmersleben, Emden, Emden Aussenhafen, Leer, Norden, Papenburg, Lübeck und die schweizerische Station Cham neu in den Tarif einbezogen werden. Der Nachtrag ist zum Preise von 15 Pfg. für das Stück bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Station Roppenheim.) Die Station Roppenheim, welche bisher nur dem Eilstückgutverkehre diente, wurde am 1. Oktober 1903 für den vollen Stückgutverkehr eröffnet und gleichzeitig in den obgenannten Verbandsgütertarif, Heft 4, einbezogen. Auskunft über die Frachtberechnung erteilen die Stationen.

Ostdeutsch - Mitteldeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Wolfenbüttel Staatsbahnhof etc.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 wurde die Station Wolfenbüttel Staatsbahnhof in die Ausnahmetarife 9, E und E^2 einbezogen. Mit dem gleichen Zeitpunkte traten für Braunschweig Haupt- und Ostbahnhof abgeänderte (ermässigte) Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, E, E^1 und E in Kraft. Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Hanseatisch - Ostdeutscher Güterverkehr. (Einführung von Ausnahmesätzen für Manilahanf etc. und Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1903 ab traten im Verkehre von Lübeck nach den Stationen Landsberg a. W., Landsberg a. W.-Brückenvorstadt, Breslau, Märkisch-Freiburger, Oberschlesischer, Odertor-Bahnhof, Neusalz a. O., Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen Ausnahmesätze für Manilahanf und für Hanf aus deutschen überseeischen Kolonien in Kraft, die nach den im Gütertarife enthaltenen Entfernungen zu den Sätzen des Spezialtarifes III berechnet werden.

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage wird von der Nebenbahn Polzin-Gramenz die Teilstrecke Polzin—Bärwalde i. Pomm. mit den Stationen Kollatz, Paatzig und Bärwalde i. Pomm. für den Gesamtverkehr und mit der Güterladestelle Lucknitz für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen in den Hanseatisch-Ostdeutschen Gütertarif einbezogen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen ist in Kollatz, Paatzig und Lucknitz, diejenige von Sprengstoffen auf allen Stationen ausgeschlossen.

Bis auf weiteres sind der Frachtberechnung die Entfernungen für Polzin mit folgenden Zuschlägen zugrunde zu legen: für Kollatz 4 km, für Paatzig 12 km, für Lucknitz 14 km, für Bärwalde i. Pomm. 19 km.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2124	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		im Kartierungswege		

Lodenic k.k.St.B.

Von oder nach	Eisenbahn	Frachtgut: Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A		Spezialtarif 1
		bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg		5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	
		Frachtsätze für 100 kg in Heller				
Arnau	Oe.N.W.B.	276	225	190	189	—
Böhm.-Skalitz	S.N.D.V.B.	243	177	159	158	—
Castolowitz	Oe.N.W.B.	235	—	—	—	—
Deutschbrod	Oe.N.W.B.	234	186	170	169	136
Golč-Jenikau	Oe.N.W.B.	183	145	132	131	—
Hermsdorf-Oehlberg	St.E.G.	296	215	197	196	—
Hohenelbe	Oe.N.W.B.	270	—	—	—	—
Hořic	B.K.B.	209	163	144	143	—
Jägerndorf	K.k.St.B.	486	357	284	279	—
Neustadt a. M.	St.E.G.	246	181	163	162	—
Parschnitz	Oe.N.W.B.	—	—	191	190	162
Pelsdorf	Oe.N.W.B.	—	—	184	183	—

2125 — Oesterr. Nordwestbahn

Anwendung der sich durch Umkartierung in Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau jeweilig ergebenden Frachtsätze für ungarische Sendungen bei Umkartierung in Wien Oe.N.W.B.

Für Sendungen, die von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da nach nördlich von Wien liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (exkl. Wysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tinischt), ferner nach Stationen der Böhmischen Nordbahn (exkl. Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bišic und Kralup—Neratowitz, ferner exkl. der Stationen Bodenbach und Tetschen [Bodenbach-Landungsplatz]) weitergesendet werden, sowie für Sendungen von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (exkl. Wysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tinischt), ferner von Stationen der Böhmischen Nordbahn (exkl. der Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bišic und Kralup—Neratowitz, ferner exkl. der Stationen Bodenbach und Tetschen [Bodenbach-Landungsplatz]) in Wien Oe.N.W.B. anlangen und von da nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) weitergesendet werden, gelangen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 jene Gesamtfrachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung, welche sich bei Umkartierung in Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau ergeben hätten, falls durch Vorlage der Frachtdokumente in unzweifelhafter Art nachgewiesen wird, dass diese Sendungen von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) in Wien Oe.N.W.B. angelangt und ab da innerhalb eines Monates weitergesendet wurden, bezw. — in umgekehrter Richtung — von nördlich von Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da innerhalb eines Monates nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) weitergesendet worden sind.

Im Falle der Erbringung des bedungenen Nachweises werden auch die bei der Aufgabe in Wien Oe.N.W.B. nach Ungarn, bezw. bei der Abgabe in Wien Oe.N.W.B. beim Anlangen von Ungarn für die Auf-, bezw. Abgabsmanipulation in Wien Oe.N.W.B. zur Einhebung gelangten Manipulationsgebühren (vgl. Lokalgütertarif der Oe.N.W.B.) in dem gleichen Ausmasse rückvergütet, als dies nachweislich bei Umkartierung in Wien St.E.G. geschehen wäre, und zwar auch in dem Falle, als dieselbe nicht besonders, sondern im Wege der Anwendung der für den Verkehr mit Wien Nordwestbahnhof loko über die Wiener Verbindungsbahnen bestehenden, diese Manipulationsgebühr bereits enthaltenen direkten Sätze zur Anrechnung gelangte.

Der Anspruch auf Rückvergütung der bezüglichen Frachtunterschiede erlischt, wenn das mit den bezüglichen Frachtdokumenten belegte Rückvergütungsansuchen nicht innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. gerechnet, eingebracht wird.

Diese Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von ungarischen Stationen nach Stationen des Auslandes und vice versa Anwendung.

Für letztere Sendungen wird die Frist für die Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. auf drei Monate festgesetzt.

Bei Liquidierung der Rechnungen werden vom Rückvergütungsbetrage die vorgeschriebenen Liquidierungskosten nicht abgerechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2126	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, welcher laut Frachtbriefvorschreibung zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt ist	Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbe-Umschlagstarif für Südwestrussland vom 1. Oktober 1894		Pfg.		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. Die Frachtsätze von Husiatyn trs. finden auf Sendungen aus Russland Anwendung, welche per Achse in Husiatyn anlangen und von da nach einem der vorstehend genannten Elbe-Umschlagsplätze binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Husiatyn an gerechnet, weiterbefördert werden
				a) der Linie Radziwilow—Ozerjany (exklus.)						193 *)				
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russ. Stationen						155 *)				
				Husiatyn trs.						228 *)				
				Nowosielitza (Bhf.) trs.						225 *)				
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:										
				a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (exklus.)						209 *)				
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russ. Stationen						166 *)				
				Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:	Schönpriesen-Umschlag									
				a) der Linie Radziwilow—Ozerjany (exklus.)						188 *)				
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russ. Stationen						150 *)				
				Husiatyn trs.						223 *)				
				Nowosielitza (Bhf.) trs.						220 *)				
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:										
				a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (exklus.)						204 *)				
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russ. Stationen						161 *)				
				Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:	Dresden-Elbkai									
				a) der Linie Radziwilow—Ozerjany (exklus.)						221				
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russ. Stationen						183				
				Husiatyn trs.						256				
				Nowosielitza (Bhf.) trs.						253				
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen:										
				a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (exklus.)						237				
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russ. Stationen						194				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2127	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Abteilung I: Obst, frisches, verpackt; " II: Obst, frisches, unverpackt	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	vom 10. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1901	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach: Augsburg				München Z.B.				München O.B.				Regensburg			
	Abteilung I		II		I		II		I		II		I		II	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig															
Bojan	776	738	744	535	737	703	705	500	731	697	699	494	731	697	700	494
Czerepkoutz	786	748	753	538	747	713	714	503	741	707	708	497	741	707	709	497
Czernowitz	766	728	735	530	727	693	696	495	721	687	690	489	721	687	691	489
Hadikfalva	796	757	760	543	757	722	721	508	751	716	715	502	751	716	716	502
Hatna	811	770	767	548	772	735	728	513	766	729	722	507	766	729	723	507
Hliboka	786	748	753	538	747	713	714	503	741	707	708	497	741	707	709	497
Itzkany	811	770	769	548	772	735	730	513	766	729	724	507	766	729	725	507
Kuczurmare	776	738	744	535	737	703	705	500	731	697	699	494	781	697	700	494
Lužan	761	724	730	529	722	689	691	494	716	683	685	488	716	683	686	488
Milleschoutz	807	766	764	547	768	731	725	512	762	725	719	506	762	725	720	506
Nepolokoutz	756	719	726	526	717	684	687	491	711	678	681	485	711	678	682	485
Nowosielitza	781	743	749	537	742	708	710	502	736	702	704	496	736	702	705	496
Ruda	796	757	757	543	757	722	718	508	751	716	712	502	751	716	713	502
Sadagóra, Volksgarten	771	733	739	533	732	698	700	498	726	692	694	492	726	692	695	492
Zuczka	766	728	735	530	727	693	696	495	721	687	690	489	721	687	691	489

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2128	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schleifholz (Prügel- und Rundholz) bis zu 2·5 m Länge und 20 cm Durchmesser am dünnen Ende	Hatna	Aschaffenburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	vom 10. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1902	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	332 Pfennig		Im Kartierungswege		
2129	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Zucker (Rübenzucker) jeder Art (mit Ausschluss von Rohzucker)	Nagy-Szombat	sämtlichen Tarifstationen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil VII, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903 (Verkehr von Ungarn)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 22 Centimes für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Vulka-Pordány		Im Kartierungswege		Die Station Nagy-Szombat fällt in die Reexpeditionsgruppe D
				Nagy-Szombat	Stationen der Gotthardbahn (Steinen und südlich hiervon)						Der gleiche Nachlass wie im Verkehre von Nagy-Surány	Im Rückvergütungswege	Die Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (S. 22)	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2130	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Güter der Klasse II	Leneschitz	**Andrychau Borysław Buczacz Chrzanow Kolomea Krosno Lemberg Lemberg-Podzamcze Lisko-Łukawica Neu-Sandec Podgórze-Płaszów Posada-Chyrowska Sanok Stanislau Stryj**	**Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief**	**bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	**Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller** 545 902 1030 538 1011 794 889 889 838 721 593 844 832 979 915		**Im Kartierungswege**		
2131	**k. k. österr. Staatsbahnen**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	**Buchenrundholz** **a) bis zu 2·5 m lang** **b) über 2·5 m lang**	Voesi / Szolyva-Hársfalva (Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen)	Brody (Bhf.) trs.	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.** **Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 20. Oktober 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	Voesi: **a) 75 Heller** **b) 91 „** Szolyva-Hársfalva: **a) 82 Heller** **b) 98 „**		**Im Kartierungswege**		
2132	**k. k. österr. Staatsbahnen**		**Harzleim (Harzseife)**	**Bodenbach (St.B.)**	**Pilsen**	**Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;** **Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.** **Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903**	**Lokaltarif**	**138 Heller**	**111 Heller**	**27 Heller**	**Im Kartierungswege**		
2133	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	**Eisenberg (k.k.St.B.)**	Lana (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der Tarifbestimmungen	bis auf **Widerruf**, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	**Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.K.B., B.E.B., k.k.St.B. und Lokalbahn-Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902**	**380 Heller für 1000 kg**	**340 Heller für 1000 kg**	**40 Heller für 1000 kg**	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis längstens 28. **Februar** 1904 bei der General-Direktion der **Buschtěhrader** Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch **nur** einer der gestellten Bedingungen erlischt **jeder** Anspruch auf eine Rückvergütung
				Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)					360 Heller für 1000 kg	320 Heller für 1000 kg	40 Heller für 1000 kg			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2134	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Totes Geflügel als Eilgut	Gross-Florian	Aussee k.k.St.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 424		Im Kartierungswege		
					Bregenz k.k.St.B.					973				
					Karlsbad B.E.B.					993				
					Karlsbad Zentralbahnhof (Ma. K.) k.k.St.B.					993				
					Karlsbad K.J.					993				
					Eger k.k.St.B.					950				
					Feldkirch k.k.St.B.					927				
					Gmunden k.k.St.B.					495				
					Ischl k k.St.B.					460				
					Lustenau k.k.St.B.					973				
					Prag k.k.St.B.					869				
					Salzburg					543				
				Wildon	Karlsbad B.E.B.					953				
					Karlsbad Zentralbahnhof (Ma. K.) k.k.St.B.					953				
					Karlsbad K.J.					953				
					Eger k.k.St.B.					910				
					Prag k.k.St.B.					829				
2135	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle)	Oberdorf	Selzthal	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 103		Im Kartierungswege		
					Weissenbach-St. Gallen					118				
				Köflach	Neuberg					92				
					Rottenmann					103				
					Trieben					100				
					Wöllersdorf					100				
				Rosenthal	Waldegg					102				
					Wöllersdorf					98				
				Wies	Bludenz					205				
					Bregenz					214				
					Dalaas					201				
					Götzis					209				
					Steyr					150				
					Trieben					118				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2136	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Fensterglas aus Pos. G—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Settenz	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2	359	297	62	Im Kartierungswege		
				Schwaz-Kuttowitz					Bestehen keine direkten Frachtsätze	297				
				Stupno-Břas						267				
			Glasflaschen, ordinäre, aus Pos. H—15 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Schwaz-Kuttowitz		10.000 kg				315				
			Fensterglas, Rohglas und Dachglas, insoweit diese Artikel unter Pos. G—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, rangieren	Bilin k.k.St.B.		10.000 kg				297				
2137	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Köflach	a) Ober-Waltersdorf b) Tattendorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 103 b) 101		Im Kartierungswege		
				Oberdorf						a) 100 b) 98				
				Pölfing-Brunn						a) 119 b) 117				
				Rosenthal						a) 101 b) 99				
				Voitsberg						a) 98 b) 96				
				Wies						a) 121 b) 119				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2138	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaren	Deutsch-Landsberg	Preding-Wieselsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Für Sendungen in jedem Gewichte, welche zur Ergänzung von Zündwarentransporten dienen, die in Preding-Wieselsdorf, mit der Bestimmung zum Exporte zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete), in Wagenladungen zur Aufgabe gelangen. Die Aufgabe der Sendungen hat zu erfolgen: A) in Deutsch-Landsberg mit Frachtbriefen, welche mit der Klausel: „Die Sendung ist ab Preding-Wieselsdorf zur Beiladung nach [Name des überseeischen Bestimmungsortes] bestimmt", versehen sind, und B) in Preding-Wieselsdorf nach den Bestimmungen des Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehres oder mit gewöhnlichen Frachtbriefen, welche entweder nach Triest-Freihafen lauten oder an der Oesterr.-ungar. Lloyd in Triest adressiert sind, und die Angabe des überseeischen Bestimmungsortes enthalten	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Verschieden	16 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2139	**Südbahn-Gesellschaft**		Zündwaren	Graz S.B. Maria-Rast	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Für Sendungen in jedem Gewichte, b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg des benannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die betreffenden Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Verbandstarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	a) 184 Heller b) 165 Heller	Verschieden	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2140	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaren	Preding-Wieselsdorf	Triest und Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 5000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife und Oesterr.-Adriatischer Verbandstarif, bezw. Anhänge zu denselben	Verschieden	234 Heller inkl. Grazer Ueberfuhrsgebühr, bezw. ungarischer Steuer	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Deutsch-Landsberg						248 Heller inkl. Grazer Ueberfuhrsgebühr, bezw. ungarischer Steuer				
				Preding-Wieselsdorf	Triest	a) Für Sendungen in jedem Gewichte, b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg und c) bei Aufgabe von mindestens 6000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die betreffenden Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen		Lokaltarife und Oesterr.-Adriatischer Verbandstarif, bezw. Anhänge zu denselben, bezw. vorstehende Kartierungssätze		a) 210 b) 185 c) 169 Heller inkl. Grazer Ueberfuhrsgebühr		Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" bezeichneten Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
				Deutsch-Landsberg						a) 220 b) 196 c) 179 Heller inkl. Grazer Ueberfuhrsgebühr				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 Die Publikation erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2141	**Buschtěhrader Eisenbahn**	**beteiligten Verwaltungen**	**Gewöhnliches Eilgut**	Pilsen	**Fleissen-Grossloh**	**Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904**	**Lokalgütertarife**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	Heller 451		**Im Kartierungswege**		**Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung**
					Schönbach (L.B.Ti.Sch.)					494				
					Wildstein					446				
			Frachtgut-Tarifklasse I, bei Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief		**Fleissen-Grossloh**					182				
					Schönbach (L.B.Ti.Sch.)					200				
					Wildstein					174				
			Frachtgut-Tarifklasse II, bei Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief		**Fleissen-Grossloh**					153				
					Schönbach (L.B.Ti.Sch.)					174				
					Wildstein					152				
			Frachtgut-Tarifklasse I, bei Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	**Deutsch-Gabel**	**Lodenic**					274				
			Frachtgut-Tarifklasse II, bei Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief							208				
			Frachtgut-Tarifklasse A, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen							177				
			Frachtgut-Tarifklasse A, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen							176				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	5 Beteiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation: von	7 Bezeichnung der Relation: nach	8 Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	9 Besondere Bemerkungen
	Nr. 112 vom 29. September 1903	2085	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Beteiligte Verwaltungen	Holz a) der Klasse C, b) des Spezialtarifes 2	Časlau Oe.N.W.B.	diversen Stationen	In der Rubrik 10 (Zugestandener Frachtsatz) fehlt die Bezeichnung, dass die obere Reihe der Sätze „ad a)" und die untere Reihe der Sätze „ad b)" gelten; die Publikation ist daher bei der oberen Reihe der Sätze durch die Bezeichnung „ad a)" und bei der unteren Reihe der Sätze durch die Bezeichnung „ad b)" zu ergänzen.	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 116. **Wien, 8. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues vom 11. August 1903,*) womit die in der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe vom 3. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 39, vorgeschriebene Einrichtung der Flösse abgeändert wird.

Auf Grund einer mit der kaiserlich deutschen Regierung getroffenen Vereinbarung wird verordnet, dass der 2. Absatz des § 8 der mit Verordnung vom 3. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 39, erlassenen Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe in seiner gegenwärtigen Fassung ausser Kraft tritt und fortan zu lauten hat wie folgt:

§ 8, Absatz 2.

Kein Floss darf länger als 130 m sein; die Breite darf in Oesterreich 11·2 m, weiter unterhalb 12·6 m einschliesslich der Streichbäume nicht überschreiten.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Koerber m. p. **Call** m. p. **Giovanelli** m. p.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 5. Oktober 1903,) mit welcher das aus Anlass des Auftretens der Pest mit der Ministerialverordnung vom 19. September 1903, R.-G.-Bl. Nr. 190, erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr gewisser Waren und Gegenstände aus der Stadt und dem Hafengebiete von Marseille aufgehoben wird.**

Infolge des Erlöschens der Pest in Marseille wird auf Grund der Bestimmungen des Kap. II, Tit. I und II, des internationalen Sanitäts-Uebereinkommens vom 19. März 1897, R.-G.-Bl. Nr. 13 ex 1901, im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung die Verordnung vom 19. September 1903, R.-G.-Bl. Nr. 190, mit welcher die Ein- und Durchfuhr gewisser Waren und Gegenstände aus der Stadt und dem Hafengebiete von Marseille verboten, bezw. beschränkt wurde, ausser Kraft gesetzt.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zollämtern, bezw. Seesanitätsbehörden bekannt wird, in Kraft.

Koerber m. p. **Böhm** m. p. **Call** m. p.

*) Enthalten in dem am 6. Oktober 1903 ausgegebenen XCVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 197.
**) Enthalten in dem am 6. Oktober 1903 ausgegebenen XCVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 201.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung für die Teilstrecke von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse bis zur Huttengasse: Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. September das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 12. Juni 1903 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Teilstrecke von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse bis zur Huttengasse der mit der Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten Linie Nr. 70 „von der Linzerstrasse durch die Breitenseerstrasse, Huttengasse und Enenkelstrasse bis zur Thaliastrasse" der städtischen Strassenbahnen in Wien — bei welcher Amtshandlung für die gegenständliche Teilstrecke die definitive Betriebsbewilligung ab 14. Juni 1903 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erteilt wurde — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen. Die Baulänge für die gegenständliche Teilstrecke beträgt 1·240 km; die Betriebslänge beträgt 1165 m für die Hinfahrt und 1511 m für die Rückfahrt. Hierbei wird die Fahrtrichtung von der Linzerstrasse bis zur Haltestelle Kendlergasse als Hinfahrt und die Gegenrichtung als Rückfahrt gedacht. [E.-M.-Z. 40.237.]

Normalspurige Lokalbahn Janów-Jaworów. (Genehmigung des Projektsplanes für die maschinelle Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlage in der Station Jaworów.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. September den vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Jaworów vorgelegten Projektsplan für die maschinelle Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlage in der Station Jaworów der in Bau begriffenen normalspurigen Lokalbahn Janów-Jaworów zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 40.772.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Projekt für die Variante einer Teilstrecke: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Variantenprojektes für die Teilstrecke von km 30·900 bis km 35·900 der in Bauausführung befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) die Vornahme der politischen Begehung für den 20. und 21. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 44.243.]

Projektierte schmalspurige Forstbahn im fürsterzbischöflichen Reviere Lhotta (Gemeinde Reinochowitz in Mähren). (Vorlage des Projektes und Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat rücksichtlich des vom fürsterzbischöflichen Forstamte in Reinochowitz vorgelegten Projektes für eine 9·660 km lange Forstbahn mit 70 cm Spurweite im fürsterzbischöflichen Reviere Lhotta (Gemeinde Reinochowitz in Mähren) die Vornahme der politischen Begehung für den 12. und 13. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 44.140.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Schlafwagendienst Innsbruck—Zürich.) Der Schlafwagendienst Innsbruck—Zürich wurde ab 1. Oktober bis Wörgl verlängert.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen mit Dampf-, bezw. elektrischem Betrieb erteilt:

1. Mit Erlass vom 13. September der Direktion der Lokalbahn Nagy-Károly—Gilvács—Somkut für eine von der Station Károly-Erdöd abzweigende und diese in der Station Akos mit der Linie Nagy-Károly—Akos—Zilah der Szilágyságer Komitats-Lokalbahn verbindende schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 18. September dem Albert Pethö in Aranyos-Maróth und Konsorten für eine von der Haltestelle Kovácsi der Lokalbahn Garamberzencze-Kovácsi-Léva (—Csata—Párkány-Nána) abzweigende und diese in der Station Aranyós-Maróth oder in der Station Kis-Tapolcsány mit der Zsitvatalbahn verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 26. September dem Dr. Dionys Szupits für eine von der Station Mocsolád der Lokalbahn Kaposvár-Mocsolád abzweigende und diese in der Station Siófok mit der Linie Budapest—Siófok—Nagy-Kanizsa—Pragerhof verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ungarisches Betriebsnetz der Südbahn-Gesellschaft. (Probefahrten mit Motorwagen auf der Strecke Oedenburg—Wr. Neustadt.) Die Südbahn-Gesellschaft, welche den Motorwagen-(Selbstfahr-)Verkehr bereits im Bereiche der in ihrem Betriebe stehenden Linien Barcs—Pakrácz-Lipik und Szlatina—Terezovac probeweise eingeführt hat, lässt nunmehr derartige Versuche auch auf der Strecke Oedenburg—Wr. Neustadt vornehmen.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Altona: Aufhebung der Verfügung, betreffend die Schliessung der Station Stade für den Sprengstoffverkehr.) Die zum 1. September getroffene Anordnung der Schliessung der Station Stade für die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 B 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung unter Nr. XXXV a bezeichneten Sprengstoffe aus Sendungen des öffentlichen Verkehres ist nach Beseitigung der Anstände, die sich hinsichtlich der öffentlichen Sicherheit ergeben hatten, wieder aufgehoben worden. Die für Militär-Sprengstoffsendungen von und nach Stade angeordnete vorherige Verständigung der Militärbehörde und Eisenbahnverwaltung ist ebenfalls künftig nicht erforderlich.

— (Direktionsbezirk Berlin: Schliessung der Haltestelle Rummelsburg b. Berlin [Viehstation].) Ab 15. Oktober wird die Haltestelle Rummelsburg b. Berlin (Viehstation) geschlossen werden.

Belgien. Frankreich. Oesterreich-Ungarn. (Direkter Schlafwagendienst Calais—Wien—Triest.) Ab 1. Oktober 1903 ist im Ostende-Wien-Express ein direkter Schlafwagen Calais—Wien—Triest eingestellt worden.

Sachsen. (Aufstellung und Ausrüstung von Aerzte- und Werkzeugwagen bei den Sächsischen Staatseisenbahnen; neue Vorschriften über die Verwendung der Hilfszüge bei Unfällen und Betriebsstörungen.) Die sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat dem „D. J." zufolge eine Anzahl von Aerzte- und Werkzeugwagen herstellen und ausrüsten lassen, die zur ersten Hilfe bei Eisenbahnunfällen bestimmt sind. Im Zusammenhange damit sind neue Vorschriften über das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst, sowie über die Verwendung der Hilfszüge bei Unfällen und Betriebsstörungen ergangen. Die Stationsvorstände sind angewiesen, sich dauernd über die ihnen zur Verfügung stehende Hilfe unterrichtet zu halten, z. B. über die in der Nähe wohnenden Aerzte, die im Rettungswesen ausgebildeten Organe, wie Polizei, Feuerwehr, Turnvereine, über die in der Nähe vorhandenen Krankentransportmittel etc. Die Stationen, auf denen Aerzte-, bezw. Werkzeugwagen aufgestellt sind, haben die nötigen Vorkehrungen derart zu treffen, dass nach eingegangener Bestellung eines Hilfszuges dessen Abfahrt und Weiterführung bis zur Unfallstelle so schnell wie möglich erfolgen kann. Der Hilfszug ist so zusammenzustellen, dass der Aerztewagen mit dem etwa mitzunehmenden Personenwagen am Schlusse und der Werkzeugwagen an der Spitze steht. Auf der letzten Station vor der Unfallstelle ist die Lokomotive hinter den Zug zu stellen und der Zug bis zur Unfallstelle zu schieben, damit von dieser die Lokomotive mit dem Aerztewagen nach Unterbringung der Verwundeten unter Zurücklassung des Werkzeugwagens alsbald zurückkehren kann. Ist die Unfallstelle an einer Schmalspurlinie gelegen, so hat der Hilfszug bis an die Anschlussstation zu fahren; dort sind die Geräte, soweit erforderlich, in einen besonders zusammenzustellenden Hilfszug zu verladen, der bis an die Unfallstelle zu fahren hat. Behufs Erprobung aller Vorkehrungen werden Probealarmierungen vorgenommen werden.

Frankreich. (Herstellung von Kohlenwagen mit 50 t Tragfähigkeit.) In den Werken von Douai und den Werkstätten von Blanc-Misseron ist kürzlich der erste Kohlenwagen fertiggestellt worden, der eine Tragfähigkeit von 50 t besitzt. Er ist ganz aus Stahlblech nach dem System Fox-Arbet, ruht auf drehbaren Untergestellen und besitzt vier Trichter, durch die seine Entladung in kürzester Zeit auf Sturzgerüsten erfolgen kann. Sein totes Gewicht beträgt 15 t, die Länge ohne Puffer 12·30 m.

Amerika. (Feuerfeste Wagen auf der New-Yorker Untergrundbahn.) Die „Interurban Rapid Transit Company" lässt, wie „Railw. Gazette" mitteilt, um ähnliche Unfälle, wie den auf der Pariser Untergrundbahn unmöglich zu machen, die Seitenwände von 500 kürzlich bestellten Wagen aus kupferbekleidetem Hartholz (hardwood) herstellen. Der mit besonderer Sorgfalt hergestellte Fussboden dieser neuen Wagen besteht zu unterst aus einer 6 mm dicken Lage Asbest, worauf eine Lage von feuerfestem Filz und schliesslich ein Fussboden aus Ahornholz, der mit Asbest belegt ist, folgt. Dadurch hofft man die Verbreitung eines möglicherweise in den Wagen entstehenden Feuers zu verhindern.

Verschiedene Mitteilungen.

Investitionsausgaben der Staatseisenbahnverwaltung. Der Gesamtbetrag der Aufwendungen, welche von der Eisenbahnverwaltung in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. August 1903 für Investitionszwecke bewirkt wurden, beziffert sich auf K 59,903.437, wobei die Gebarungsergebnisse für die ersten sieben Monate definitiv, jene für den August provisorisch ermittelt sind. Von der obigen Summe entfallen K 56,391.630 auf die im Investitionsprogramme vorgesehenen Kredite, und zwar: K 24,236.466 auf Staatseisenbahnbau und K 32,155.164 auf Staatseisenbahnbetrieb. Ferner entfallen zu Lasten der ausserordentlichen Kredite des Staatsvoranschlages für das Jahr 1903 teils für Bau-, teils für Betriebszwecke K 2,057.219 und zu Lasten der Kredite behufs Fahrparkbeschaffung für Lokalbahnen K 1,454.588. Von der oben angeführten Gesamtsumme per K 59,903.437 wurden speziell für Fahrparkbeschaffung bisher K 18,158.238 verausgabt.

Lokalbahn Jičin-Rovensko-Turnau. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 28. September fand in Wien unter dem Vorsitze des k. k. Hofrates i. P. und Staatsbahn-Direktors a. D. Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim und im Beisein des vom k. k. Eisenbahnministerium als Regierungsvertreter entsendeten k. k. Ministerialsekretärs dieses Ministeriums Dr. Franz Deschka die konstituierende Generalversammlung der Aktienbesitzer der Lokalbahn Jičin-Rovensko-Turnau statt. Zu derselben waren 6 Aktienbesitzer der Gesellschaft erschienen, welche im eigenen, sowie im Vollmachtsnamen 1968 Stück Aktien im Nominalbetrage von K 787.200 mit 194 Stimmen vertraten. Die konstituierende Generalversammlung nahm den Bericht des Vorsitzenden über die bisherige Tätigkeit der Konzessionäre genehmigend zur Kenntnis und beschloss, in die den Konzessionären als solchen zustehenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten als Rechtsnachfolger einzutreten, sowie die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzuerkennen. Sodann wurden einstimmig mittels Stimmzettel zu Mitgliedern des gesellschaftlichen Verwaltungsrates gewählt die Herren: Franz Knotek, Bürgermeister in Jičin; Franz Vojlupek, Obmann der Bezirksvertretung Jičin; Josef Radský, Bürgermeister in Turnau; Dr. Franz Klouček, Rechtanwalt in Jičin, und Wenzel Kratký, Apotheker in Rovensko. Seitens der k. k. Staatsverwaltung wurden die Herren k. k. Hofrat i. P. und Staatsbahn-Direktor a. D. Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim, k. k. Regierungsrat und Betriebs-Direktor i. P. Wenzel Wojtěchowsky und k. k. Regierungsrat und Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen Franz Edler v. Schwarz, seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen in Prag der kaiserl. Rat Eduard Bazika als Mitglieder in den Verwaltungsrat entsendet. Zu Mitgliedern des Revisionsausschusses wurden Josef Liška, Bezirkssekretär in Jičin, und Karl Malý, Kaufmann in Eisenstadtl, sowie zu deren Ersatzmann Franz Válek, Oekonom in Libaň, gewählt. In der darauffolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Franz Klouček zum Präsidenten und Franz Knotek zu dessen Stellvertreter gewählt. Ferner wurde — vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums — für die Vergütung der jeweiligen Auslagen der Verwaltungsratsmitglieder ein Pauschalbetrag von K 130 und für die Führung der sozietären Agenden ein Jahrespauschale von K 1000 beschlossen. Endlich wurde noch der Beschluss gefasst, kompetenten Ortes anzusuchen, dass die doppelsprachigen Aufschriften auf der gesellschaftlichen Bahnlinie an erster Stelle die tschechische Bezeichnung tragen. [E.-M.-Z. 43.546.]

Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 4. April fand in Reichenberg unter dem Vorsitze des Verwaltungsratsmitgliedes Alfred Herzfeld und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Dr. Viktor Ritter v. Steffek die diesjährige (fünfte) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen sieben Aktionäre teil, welche 3550 Stück Aktien mit 354 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Einnahmen aus dem Personenverkehre K 199.599·90 (gegen K 200.266·07 im Vorjahre), aus der Stromabgabe an Private K 9511·69 (K 7004·67), die Betriebskosten K 122.509·71 (K 122.400·05), die Verwaltungskosten K 24.694·74 (K 24.425·75) und Zinsenauslagen K 4923·41 (K 7096·50). Es stellte sich der Gewinn auf K 56.983·73 (K 62.884·07) und standen zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre der Generalversammlung im ganzen K 115.939·80 (K 82.884·07) zur Verfügung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloss die Generalversammlung aus dem Erträgnisse K 45.000 zur Ausschüttung einer dreiprozentigen Aktiendividende zu verwenden, K 23.010 in den Erneuerungsfonds und K 593·10 in den Reservefonds zu hinterlegen, K 900 an Tantiemen und K 1500 an Gratifikationen auszuteilen und den Restbetrag von K 44.936·70 auf neue Rechnung vorzutragen. (Im Vorjahre wurde eine Aktiendividende nicht verteilt.) Nach durchgeführter Wiederwahl des aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitgliedes Oskar Petri und des bisherigen Revisionsausschusses wurde eine Aenderung des § 9 der gesellschaftlichen Statuten, betreffend die Aktienausfertigung, beschlossen und die Formulare für die Aktien samt Coupons und Talons, sowie die Amortisationstabellen genehmigt. [E.-M.-Z. 27.251.]

Lokalbahn Wodňan-Moldauthein. (Generalversammlung.) Am 9. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Regierungsrates Franz Edlen v. Schwarz und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Arnold Krasny die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Wodňan-Moldauthein statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 1045 Aktien mit 209 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1902 die Transporteinnahmen K 44.941·61 (gegen K 41.566·39 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 2832·04 (K 2895·02) und die Fruktifikationszinsen K 3132·95 (K 3442·12); dem gegenüber stellten sich die Betriebsausgaben auf K 51.218·33 (K 42.815·67), die sonstigen Auslagen auf K 8827·45 (K 7565·94), die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung auf K 4693·17 (K 4454·71), somit der unbedeckte Jahresabgang auf K 13.832·35 (K 6932.79). Da ferner die Verzinsung des Hypothekardarlehens K 52.371·66 und die Amortisationsquote auf obiges Darlehen K 3545·22 erforderte, stellte sich das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie auf K 69.749·23 gegen K 62.849·67 im Jahre 1901 (in Prozenten des garantierten jährlichen Reinerträgnisses 124·74 Prozent, somit um 12·34 Prozent mehr als im Vorjahre). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Karl Málek, Karl Nikolan, Alois Wandruschka und Dr. Siegfried Werner wurden wiedergewählt, womit die Generalversammlung schloss. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Regierungsrat Franz Edler v. Schwarz und kaiserl. Rat Eduard Bazika neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 43.463.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXXXIX. Stückes.) Das am 18. September 1903 herausgegebene CXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1308: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 14. September 1903, Z. 21.580, betreffend die Bestimmung der Eisenbahnstationen Orlau und Oderberg als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte, sowie die Auflassung der Verladestation für Schweine in Pruchna.

— (Inhalt des CXL. Stückes.) Das am 21. September herausgegebene CXL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1309: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 18. September 1903, Z. 18.343, betreffend die Auf-

hebung des Ein- und Ausfuhrverbotes für lebende Schweine aus den politischen Bezirken Gottschee und Tschernembl.

Nr. 1310: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 15. September 1903, Z. 45.973, betreffend den Viehverkehr vom Zentralviehmarkte zu St. Marx in Wien.

— (Inhalt des CXLI. Stückes.) Das am 22. September herausgegebene CXLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1311: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. September 1903, Z. 42.036, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des CXLII. Stückes.) Das am 23. September herausgegebene CXLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1312: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. September 1903, Z. 42.374, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren aus Ungarn.

— (Inhalt des CXLIII. Stückes.) Das am 25. September herausgegebene CXLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1313: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. September 1903, Z. 201.524, betreffend die Abänderung der Beschaugebühren für das zum Exporte nach dem Auslande bestimmte Geflügel.

Nr. 1314: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 22. September 1903, Z. 203.160, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 1315: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 15. September 1903, Z. 121.368, betreffend die Bestimmung der Station Pyszkowce als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des CXLIV. Stückes.) Das am 1. Oktober herausgegebene CXLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1316: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Oktober 1903, Z. 43.458, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Bau-Oberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Theodor Adamovits, den Maschinen-Oberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Peter Tokarski und den Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Stanislaus Gutkowski zu Oberkommissären der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro September 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	1319·46	2225·68	3045·27	499·87
Roggen	907·11	711·03	406·86	1211·28
Gerste	251·07	100·50	98·70	252·87
Hafer	280·57	404·18	472·58	212·17
Mais	1487·01	457·90	354·98	1589·93
Mehl	1324·35	251·25	702·65	872·95
Wein	5683·52	258·22	332·69	5609·05
Verschiedene	1589·59	676·24	786·36	1479·47
Zusammen	12842·68	5085·00	6200·09	11727·59
Versicherungswert K	475.100	52.900	86.900	441.100

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	20	—	1	19
Versicherungswert K	97.090	—	5.500	91.590
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	—	1	—
Versicherungswert K	4.500	—	4.500	—
Lombardbetrag . . K	1.500	—	1.500	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat September 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten September 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten September 1903
		vom ersten bis letzten September		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	65.100	39.526	48.786	55.840
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren	2.789	784	681	2.892
Eisen	3.213	440	474	3.179
Felle	1.323	885	461	1.747
Fette	3.999	228	138	4.089
Kaffee	8.826	1.625	1.668	8.783
Stärke	1.858	67	215	1.710
Wein	5.604	2.774	2.848	5.530
Zucker	10.254	19.036	25.524	3.766
Diverse	27.234	13.687	16.777	24.144
Assekuranzwert . . K	6,283.700	3,282 308	3,763 769	5,802.239

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 353.500 kg. Assekuranzwert von K 282.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septemb. 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Septemb. 1903
		vom ersten bis letzten September		
Lagerscheine:				
Stück	12	—	6	6
Versicherungswert . K	35.230	—	14.700	20.530
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat September 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten September 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten September 1903
		vom ersten bis letzten September		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	19.246	51.037	15.453	54.830
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	—	8.571	32	8.539
Hafer	4.302	22.445	5.013	21.734
Korn	—	10.621	2.716	7.905
Mais	986	6.353	4.024	3.315
Diverse	4.540	2.382	683	6.239
Rübsen	9.418	665	2.985	7.098
Gerste	—	—	—	—
Assekuranzwert . . K	331.950	639.110	128.800	842.260

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten September 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten September 1903
		vom ersten bis letzten September		
Lagerscheine:				
Stück	—	8	—	8
Versicherungswert . . K	—	77.500	—	77.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 265.800 kg, Assekuranzwert von K 30.716.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	September 1903				September 1902			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt . . .	122.331	271.795	178.008	216.118	205.312	215.975	196.802	224.485
Darunter:								
Weizen	3.570	42.863	31.064	15.369	5.714	63.155	50.255	18.614
Roggen	6.013	73.313	28.103	51.223	2.025	40.254	34.215	8.064
Gerste	9.302	17.713	9.936	17.079	6.714	20.303	10.473	16.544
Hafer	20.723	62.506	29.881	53.348	8.897	45.886	19.576	35.207
Mais	32.389	41.850	44.033	30.206	123.507	19.940	62.541	80.906
Hirse	1.314	262	690	886	3.948	—	862	3.086
Bohnen	301	713	508	506	3.289	1.279	1.228	3.340
Erbsen	1.245	1.660	1.197	1.708	273	100	37	336
Malz	641	200	210	631	402	855	767	490
Reps	4.937	2.598	500	7.035	21.111	5.868	1.316	25.663
Hanfsamen	347	260	308	299	167	—	131	36
Wicken	5.761	900	1.048	5.613	2.445	627	235	2.837
Mehl	6.628	19.176	18.517	7.287	987	919	1.027	879
Kleie	1.077	800	940	937	404	400	596	208
	94.248	264.814	166.935	192.127	179.883	199.586	183.259	196.210
Spiritus	3.353	—	1.887	1.466	3.837	—	1.190	2.647
Zucker	1.742	1.961	3.675	28	2.551	105	2.494	162
Wein	2.379	880	395	2.864	2.380	—	460	1.920
Oele und Fette	1.312	20	289	1.043	820	280	271	829
Sonstige Waren	19.297	4.120	4.827	18.590*	15.841	16.004	9.128	22.717
Mittlere Tagesbewegung . .	17.992 Meterzentner				16.511 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	2,652.340	2,804.780	1,706.290	3,750.830	3,133.970	1,777.990	1,392.170	3,519.790

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	15	5	8	12	14	9	4	19
Versicherungswert . . . K	141.000·—	186.900·—	191.400·—	136.500·—	214.050·—	120.200·—	60.300·—	273.950·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	2	—	1	1
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	3.400·—	—	1.800·—	1.600·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	2.600·—	—	1.000·—	1.600·—

*) Darunter 8609 Meterzentner Linsen.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den Französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 tritt der Nachtrag IV zu dem vom 1. Februar 1890 gültigen Verbandsgütertarife, Teil V, in Kraft.

Nachtrag IV enthält:

Aenderungen des Titelblattes des Haupttarifes und der Vorbemerkungen, ferner neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Gütern aller Art, Hohlglaswaren, Glasperlen und Möbeln aus gebogenem Holze und ist bei den beteiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. Oktober 1903. [999]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlusstermine für die Güteraufnahme pro 1903.

Wie alljährlich, gelangt auch heuer ein Verzeichnis der Schlusstermine für die Güteraufnahme pro 1903 zur Ausgabe, welches von der Direktion in Wien auf Verlangen kostenfrei zugesendet wird.

Wien, am 7. Oktober 1903. [1000]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

5. Oktober. Infolge Beschädigung der Salzachbrücke in km 76·67 der Strecke Lend-Gastein—Taxenbach musste der Güterverkehr auf ca. zwei Tage eingestellt werden. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird bei sämtlichen Schnell- und Personenzügen durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

6. Oktober. In der Strecke Lend-Gastein—Taxenbach wurde um 4 Uhr nachmittags der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr ohne Umsteigen, bezw. Uebertragen wieder aufgenommen.

Junggeflügel- und Kaninchenschau in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungstiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 26. bis 29. September 1903 in Wien abgehaltenen Junggeflügel- und Kaninchenschau wurde die Verfügung getroffen, dass für die Beförderung der hierzu bestimmten Ausstellungstiere auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen Anwendung zu finden haben.

Obst- und Gemüseausstellung in Wernsdorf, verbunden mit einem Maschinenmarkte. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 26. bis 28. September 1903 in Wernsdorf, Bahnstation Brunnersdorf, bezw. Klösterle, veranstalteten Obst- und Gemüseausstellung, verbunden mit einem Maschinenmarkte, wurde die Verfügung getroffen, dass für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen in Niederösterreich, Böhmen und Mähren gelegenen Eisenbahnlinien, für welche der gemeinsame Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Landes-Gartenbauausstellung in Klagenfurt. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 5. bis 8. September 1903 in Klagenfurt stattgefundenen Landes-Gartenbauausstellung wurde die Verfügung getroffen, dass für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausland.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Rückvergütungen für Transporte von Zucker.) Laut Publikation der General-Direktion der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen (Karlsruhe ddo. 21. September 1903) wurden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 für Sendungen von Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von 10.000 kg von Ludwigshafen a. Rh. nach Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut mit der Bestimmung nach dem Zollauslande im Rückvergütungswege unter Beobachtung der Bestimmungen des § 14 der allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, die Frachtsätze des Spezialtarifes III gewährt.

Die Frist der Einbringung des Erstattungsantrages (Ziffer 9 der Kontrollvorschriften) wird für diesen Ausnahmetarif auf 12 Monate verlängert. (Cf. Notiz unter „Binnen- und Südwestdeutscher Güterverkehr" im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 115 vom 6. Oktober 1903.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2142	**k. k. österr. Staatsbahnen**	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	**Holzstoff, geschliffener, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun), trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 Prozent oder weniger, für Papier- oder Pappenfabrikation**	Zartlesdorf	**München-Isartalbahn München-Laim München O.B. München S.B. München Z.B. Nürnberg-Doos Nürnberg-Dutzendteich Nürnberg-Mögeldorf Nürnberg N.B. Nürnberg N.O.B. Nürnberg O.B. Nürnberg R.B. Nürnberg Z.B.**	**Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief Nur für den Versand aus Oesterreich nach Bayern gültig**	**vom 10. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif, Teil II, Heft 3 A, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899**	**Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Mark** 0·98 1·00 0·97 0·98 1·00 1·23 1·21 1·20 1·23 1·22 1·20 1·23 1·21		**Im Kartierungswege**		**Hierdurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 52 vom 7. Mai 1903, fortl. Nr. 1289, publizierten Frachtsätze aufgehoben**
			Holzstoffpappe, geleimte oder gefärbte		**München-Isartalbahn München-Laim München O.B. München S.B. München Z.B. Nürnberg-Doos Nürnberg-Dutzendteich Nürnberg-Mögeldorf Nürnberg N.B. Nürnberg N.O.B. Nürnberg O.B. Nürnberg R.B. Nürnberg Z.B.**					1·23 1·25 1·21 1·23 1·25 1·55 1·52 1·51 1·54 1·53 1·51 1·55 1·52				
2143	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Frisches Obst { Abteilung I: verpackt; " II: unverpackt	**Siehe umstehende Tabelle**		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	**vom 10. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil II, Heft 10, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	Siehe umstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach Stuttgart Hauptbhf.				Stuttgart Nordbhf.				Stuttgart Westbhf.				Ulm			
	Abteilung I*		II		I*		II		I*		II		I*		II	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark															
Bojan	8·90	8·42	8·58	6·38	8·92	8·44	8·60	6·40	8·95	8·47	8·63	6·43	8·27	7·86	7·95	5·82
Czerepkoutz	9·00	8·52	8·66	6·41	9·02	8·54	8·68	6·43	9·05	8·57	8·71	6·46	8·37	7·96	8·03	5·85
Czernowitz	8·80	8·32	8·49	6·33	8·82	8·34	8·51	6·35	8·85	8·37	8·54	6·38	8·17	7·76	7·86	5·77
Hadikfalva	9·10	8·61	8·73	6·46	9·12	8·63	8·75	6·48	9·15	8·66	8·78	6·51	8·47	8·05	8·10	5·90
Hatna	9·25	8·73	8·80	6·51	9·27	8·75	8·82	6·53	9·30	8·78	8·85	6·56	8·62	8·17	8·17	5·95
Hliboka	9·00	8·52	8·66	6·41	9·02	8·54	8·68	6·43	9·05	8·57	8 71	6·46	8·37	7·96	8·03	5·85
Itzkany	9·25	8·73	8·82	6·51	9·27	8·75	8·84	6·53	9·30	8·78	8·87	6·56	8·62	8·17	8·19	5·95
Kuczurmare	8·90	8·42	8·58	6·38	8·92	3·44	8·60	6·40	8·95	8·47	8 63	6·43	8·27	7·86	7·95	5·82
Lužan	8·75	8·28	8·44	6 32	8·77	8·30	8·46	6·34	8·80	8·33	8·49	6·37	8·12	7·72	7·81	5·76
Milleschoutz	9·21	8·70	8·77	6·50	9·23	8·72	8·79	6·52	9·26	8·75	8·82	6·55	8·58	8·14	8·14	5·94
Nepołokoutz	8·70	8·23	8·40	6·29	8·72	8·25	8·42	6·31	8 75	8·28	8·45	6·34	8·07	7·67	7·77	5·73
Nowosielitza	8·95	8·47	8·63	6·40	8·97	8·49	8·65	6·42	9·00	8·52	8·68	6·45	8·32	7·91	8·00	5·84
Ruda	9·10	8·61	8·70	6·46	9·12	8·63	8·72	6·48	9·15	8·66	8·75	6·51	8·47	8·05	8·07	5·90
Sadagóra, Volksgarten	8·85	8·37	8·53	6·36	8·87	8·39	8 55	6·38	8·90	8·42	8·58	6·41	8·22	7·81	7·90	5·80
Žuczka	8·80	8·32	8·49	6·33	8·82	8·34	8·51	6·35	8·85	8·37	8·54	6·38	8·17	7·76	7·86	5·77

Von	Nach Karlsruhe Hauptbhf. und Rangierbhf.				Darmstadt Hauptbhf. (Pr.-Hess.St.B.) und (M.N.B.)				Bockenheim und Frankfurt a. M. Hauptbhf.				Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch), Frankfurt a. M. Ostbhf., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen			
	Abteilung I*		II		I*		II		I*		II		I*		II	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark															
Bojan	9·49	8·91	9·08	6·81	9·38	8·72	8·90	6·70	9·42	8·60	8·94	6·73	9·38	8·56	8·90	6·70
Czerepkoutz	9·59	8·98	9 14	6·84	9·45	8·79	8·96	6·73	9·49	8·67	9·00	6·76	9·45	8·63	8·96	6·73
Czernowitz	9·39	8·85	9·01	6·76	9·30	8·66	8·83	6·65	9·34	8·54	8 87	6·68	9·30	8·50	8·83	6·65
Hadikfalva	9·69	9·05	9·21	6·89	9·52	8·86	9·03	6·78	9·56	8 74	9·07	6·81	9·52	8·70	9·03	6·78
Hatna	9·79	9·12	9·30	6·94	9·62	8 93	9·12	6·83	9·66	8·81	9·16	6·86	9·62	8·77	9·12	6·83
Hliboka	9·59	8·98	9·14	6·84	9·45	8·79	8·96	6·73	9·49	8·67	9·00	6·76	9·45	8·63	8·96	6·73
Itzkany	9·79	9·12	9·30	6·94	9 62	8·93	9·12	6·83	9·66	8·81	9·16	6·86	9·62	8·77	9·12	6·83
Kuczurmare	9·49	8·91	9·08	6·81	9·38	8·72	8·90	6·70	9·42	8·60	8·94	6·73	9·38	8·56	8 90	6·70
Lužan	9·34	8·82	8·98	6·75	9·27	8·63	8·80	6·64	9·31	8·51	8·84	6·67	9·27	8·47	8·80	6·64
Milleschoutz	9·76	9·11	9·27	6·93	9·59	8·92	9·09	6·82	9·63	8·80	9·13	6·85	9·59	8·76	9·09	6·82
Nepołokoutz	9·29	8·77	8·95	6·73	9·23	8·59	8·77	6·62	9·27	8·47	8·81	6·65	9 23	8·43	8 77	6·62
Nowosielitza	9·54	8·94	9·11	6·83	9·41	8·75	8·93	6·72	9·45	8·63	8·97	6·75	9·41	8·59	8·93	6·72
Ruda	9·69	9·05	9·21	6·89	9·52	8·86	9·03	6·78	9·56	8·74	9·07	6·81	9·52	8·70	9·03	6·78
Sadagóra, Volksgarten	9·44	8·89	9·05	6·79	9·34	8·70	8 87	6·68	9·38	8·58	8·91	6·71	9·34	8·54	8·87	6·68
Žuczka	9·39	8·85	9·01	6·76	9·30	8·66	8·83	6·65	9·34	8·54	8·87	6·68	9·30	8·50	8·83	6·65

*) Die Frachtsätze der Abteilung I gelten in beiden Verkehrsrichtungen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2144	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 33 A (Sand, Kies, Ton etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Meissen, Meissen-Triebischthal (Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen) oder umgekehrt	Settenz (Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 12. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	43 Pfennig		Im Kartierungswege		
2145	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Klasse I tarifiert werden, dann Möbelbestandteile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet	Wsetin bezw. vice versa	Wall.-Meseritsch transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte laufenden Frachtbriefen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	26 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2146	Südbahn-Gesellschaft		Gyps, natürlicher, gemahlen, auch gebrannt, Gypsdielen und Gypsplatten	Wr. Neustadt transit (für Sendungen von Stationen der Schneebergbahn)	Wien Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Abladen durch den Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der Südbahn	38 Heller inkl. der Wr. Neustädter Ueberfuhrsgebühr	20 Heller inkl. der Wr. Neustädter Ueberfuhrsgebühr	18 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2147	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, dann Malz der Pos. M—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Barcs transit	Wien-Matzleinsdorf und Wien St.E.G., dann nach Stationen der Strecke Hetzendorf inkl.—Payerbach inkl., sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg eines der genannten Artikel für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in der Rubrik „nach" bezeichneten Stationen mittels Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem durch ein Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden, oder sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit direkt nach einer Station dieser Anschlussbahn oder einer anderen darüber hinaus gelegenen inländischen Station lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen. Nur gültig für Sendungen, rücksichtlich welcher bei der Aufgabe in Barcs der Nachweis erbracht wird, dass dieselben per Wasser oder per Bahn in Barcs angelangt sind	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden	Heller inkl. ungar. Steuer*) 120	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Insofern sich der normale Frachtsatz nicht ohnehin billiger stellt
				Balaton-Szt. György	Wien-Matzleinsdorf und Wien St.E.G., dann nach Stationen der Strecke Hetzendorf—Wr. Neustadt inkl. und nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn					144				
				Csaktornya	Stationen der Strecke Wien-Matzleinsdorf inkl.—Wr. Neustadt inkl., dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn					144				
				Babocsa Berzencze Gelse Gola Györvár Kis-Szabadka Komárváros Kotor-Alsó-Domboru Légrád Mura-Keresztur Mura-Király Nagy-Kanizsa Oszko Szt. Mihály-Pacsa Vizvár Zákány Zala-Szt. Iván						158 144 98 136 98 136 127 119 127 119 136 98 98 98 156 127 98				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von und nach	nach und von					Pfennig				
2148	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarnen und Twisten	Bremen (Hptbhf. Freibez.)	Oberwaltersdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Verbandstarifes. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief	vom 15. Oktober 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Verbandsgütertarif, Teil II, des Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes vom 1. August 1897, Ausnahmetarif 16	388	387	1	Im Kartierungswege		
					Tattendorf				390	389	1			
					Trumau				386	385	1			
				Brake (Oldenburg), Bremerhaven, Geestemünde, Nordenham	Oberwaltersdorf				408	407	1			
					Tattendorf				410	409	1			
					Trumau				406	405	1			
				Hamburg B, Altona, Hamburg-Sternschanze, Wilhelmsburg, Harburg H. und U.E.	Oberwaltersdorf				388	387	1			
					Tattendorf				390	389	1			
					Trumau				386	385	1			
				Stettin, Swinemünde, während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff, für die See-Ein- und Ausfuhr	Oberwaltersdorf				308	307	1			
					Tattendorf				310	309	1			
					Trumau				306	305	1			
				Lübeck	Oberwaltersdorf				384	383	1			
					Tattendorf				386	385	1			
					Trumau				382	381	1			
				Pommerensdorf	Oberwaltersdorf				309	308	1			
					Tattendorf				311	310	1			
					Trumau				307	306	1			
				Swinemünde bei offener Schiffahrt	Oberwaltersdorf				341	340	1			
					Tattendorf				343	342	1			
					Trumau				339	338	1			
2149	Südbahn-Gesellschaft		Sendungen in kleineren Partien als Eil- und Frachtgut	Bad Radein	Stationen der Spielfeld-Radkersburger Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der Spielfeld-Radkersburger und Radkersburg-Luttenberger Bahn	80 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Nachlass von der Minimalgebühr für beide Bahnen	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt						pro Sendung				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2150	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen (sowie vice versa)	Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege gültigen Bestimmungen	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbeumschlags-Tarif für West-Oesterreich vom 1. April 1901				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbeumschlags-Tarife für West-Oesterreich vom 1. April 1901 für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Dokumente	Die vollständigen auf dieses Zugeständnis bezughabenden Tarif-Tabellen sind in dem mit 1. November 1903 zur Einführung kommenden Nachtrag IV zum Elbeumschlags-Tarif für West-Oesterreich enthalten
2151	**Oesterr. Nordwestbahn**		Getreide und Hülsenfrüchte (Pos. G—9 des Tarifes, Teil I, Abteilung B)	ungarischen Stationen, welche via Marchegg oder via Bruck a/L., bezw. via Wien instradieren	Swarow-Hammer Tannwald-Schumburg	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4 vom 1. Juli 1900	Verschieden	Verschieden	3 (drei) Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamationsberechtigte Firma als alleinige Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe	Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende Februar 1905 geltend zu machen
2152	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Bruchsteine, insoweit selbe in den Ausnahmetarif IV—a) des für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gültigen Lokalgütertarifes vom 1. Juli 1899 fallen	Chrzanow	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens der Transporte durch Parteiorgane. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis Ende Mai 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	17 Heller	12 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen längstens zwei Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2153	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker	Chrudim Stadt L.B. (k.k.St.B.)	Daudleb Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 74		Im Kartierungswege		
					Nestomitz (Zuckerfabrik) St.E.G.					180				
					Peček St.E.G.					73				
					Schönpriesen St.E.G.					180				
				Hrochowteinitz L.B. (k.k.St.B.)	Daudleb Oe.N.W.B.					75				
					Neubydschow Oe.N.W.B.					95				
					Peček St.E.G.					64				
					Rositz Oe.N.W.B.					37				
				Rositz-Seslawek L.B. (k.k.St.B.)	Časlau Oe.N.W.B.					107				
2154	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Leitomischl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Vergrösserung einer elektrischen Anlage in Leitomischl bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Verschieden		20 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges zu demselben, mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905	
2155	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	a) Holz der Klasse C b) Holz des Spezialtarifes 2	Szatmár-gözfüresz	Standing	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz gelangen die sub a) bezifferten Frachtsätze bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, zur Anwendung. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 200 Heller b) 203 Heller		Im Kartierungswege		
				Homorod-Köhalom						a) 267 Heller b) 268 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2156	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau	Basaltschotter	Bohentsch	Klein-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	103 Heller	93 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
2157	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement	Klein-Schwechat	St. Pölten	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1904	Wiener Ueberfuhrtarif, bezw. Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen	45	37	8	Im Kartierungswege		
					Prinzersdorf				48	39	9			
									Heller					
2158	Bozen-Meraner Bahn		Kohlenlösche	Bozen-Gries	Meran	Minimalquantum jährlich 400 t. Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	vom 30. September 1903 bis Ende Dezember 1903	Ausnahmetarif I a des Lokaltarifes	40	20	20	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4		5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2159	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Leere, beim Eisenbahntransporte auf eigenen Rädern laufende	Personenwagen	Station Prag (Smichow B.E.B.) oder umgekehrt	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effektivgewicht der Wagen. 2. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	**Lokalgütertarif**	**80 Heller**	**56 Heller**	**24 Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf die reklamierende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag**	**Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung**
				Gepäckswagen, gedeckte und offene Güterwagen	Station Prag (Smichow B.E.B.) oder umgekehrt	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effektivgewicht der Wagen. 2. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen				**42 Heller**	**38 Heller**			
				zur Reparatur bestimmte dreiachsige Tender	Komotau (B.E.B.)	Station Prag (Smichow B.E.B.)	**Aufgabe als Frachtgut und Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen**				**69·2 Kronen pro Stück**	**Verschieden**			
				reparierte dreiachsige Tender	**Station Prag (Smichow B.E.B.)**	**Komotau (B.E.B.)**									

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 98 vom 27. August 1903	1891	K. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Borki wielkie - Grzymałów, Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kolomea-Stefanówka, Krakau-Kocmyrzów, Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna, ferner Neue Bukowinaer Lokalbahnen und Ostgalizische Lokalbahnen	Melasse und Osmosewasser	**Stationen der im Abschnitte A der Hefte 1 und 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, ferner von und nach Stationen der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals nebst Abzweigungen, sowie der in der Rubrik 3 bezeichneten Lokalbahnen**		**In der Rubrik 14 („Besondere Bemerkungen"), vorletzte Zeile, soll es statt „Distanzen über 100 km" richtig heissen: „Distanzen über 10 km"**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 117. **Wien, 10. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 26. September 1903,*) betreffend die Ergänzung des Zollämterverzeichnisses.

In Ergänzung des mit der Ministerialverordnung vom 22. Dezember 1900, R.-G.-Bl. Nr. 14 ex 1901, herausgegebenen neuen Verzeichnisses der im österreichisch-ungarischen Zollgebiete aufgestellten Zollämter und Zollstellen wird bekanntgegeben, dass das Nebenzollamt I. Klasse in Moldau auch zur Austrittsbeamtshandlung von Bier befugt ist.

Böhm m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 30. September 1903,**) betreffend die Aufhebung der Expositur des Hauptzollamtes Budapest in der Petroleumraffinerie.

Nach einer Mitteilung des königlich ungarischen Finanzministeriums wird die Zollexpositur des Budapester Hauptzollamtes in der Fabrik der „Ungarischen Petroleum-Industrie-Aktiengesellschaft“ (Expositur in der Petroleumraffinerie) mit Ende September 1903 aufgehoben.

Böhm m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 30. September 1903,***) betreffend die Errichtung eines Ansagepostens in Weidenau.

Die bisherige statistische Anmeldestelle in Weidenau wurde in einen Ansageposten für das Nebenzollamt I. Klasse in Weidenau unter der Bezeichnung „Ansageposten an der Kalkauer Strasse“ umgewandelt, welcher seine Tätigkeit bereits begonnen hat.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 6. Oktober 1903 ausgegebenen XCVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 198.
**) Enthalten in dem am 6. Oktober 1903 ausgegebenen XCVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 199.
***) Enthalten in dem am 6. Oktober 1903 ausgegebenen XCVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 200.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt mehrerer Schleppgeleise in Gablonz a. d. N. und Reinowitz: Anberaumung der Trassenrevision und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft vorgelegten Detailprojektes mehrerer Schleppgeleise in Gablonz a. d. N. und Reinowitz, und zwar:

a) zum Hauptpostamte in Gablonz a. d. N.;
b) zum Postamte am Bahnhofe Gablonz a. d. N.;
c) zum Postamte in der Gebirgsstrasse in Gablonz a. d. N.;
d) in das Etablissement der Firma Gebrüder Redlhammer in Gablonz a. d. N. und
e) in das Etablissement der Firma August Möllers Söhne in Reinowitz

den Beginn der Trassenrevision und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für den 15. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 44.267.]

Normalspurige Kleinbahnlinien in Prag und Umgebung. (Projekt für eine zweigeleisige Verbindungslinie: Anberaumung der kommissionellen Verhandlungen im Wege des abgekürzten Verfahrens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Stadtrate der kgl. Hauptstadt Prag vorgelegten Projektes einer zweigeleisigen, von der Bolzanogasse durch die Mariengasse bis zur Hybernergasse führenden Verbindungslinie zwischen der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 37, konzessionierten Linie und der mit der Kundmachung vom 10. Mai 1899, R.-G. Bl. Nr. 90, konzessionierten Linie Kleinseitner Ring—Kreuzherrnplatz—Žižkow der normalspurigen Kleinbahnlinien im Gebiete der kgl. Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden die kommissionellen Verhandlungen im Wege des abgekürzten Verfahrens für den 16. Oktober anberaumt. Vor der politischen Begehung dieses Projektes werden zunächst die eventuellen Trassen- und Stationsfragen der Erörterung unterzogen werden. [E.-M.-Z. 44.832.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Kuttenberg-Zruč. (Detailprojekt: Ergebnis der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung; Baukonsenserteilung für zwei Teilstrecken.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. September das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilte Ergebnis der in der Zeit vom 23. März bis 25. April 1903 durchgeführten politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des vom Stadtrate der kgl. Bergstadt Kuttenberg vorgelegten Detailprojektes für eine normalspurige Lokalbahn von Kuttenberg nach Zruč zur Kenntnis genommen und auf Grund des anstandslosen Kommissionsergebnisses in bezug auf die beiden Teilstrecken km 3·5 bis km 22·6 und km 23·2 bis km 35·5 der gegenständlichen Bahnlinie dem vorgenannten Stadtrate den Baukonsens hierfür mit dem Bemerken erteilt, dass dieser Baukonsens erst mit Erteilung der Konzession in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 35.100.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Brünn nach Lösch. (Detailprojektsvorlage: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, ferner der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung im Wege des abgekürzten Verfahrens.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. September das von Dr. Cyrill Seifert, Vizepräsident des mährischen Landeskulturrates in Brünn namens des Konsortiums für den Bau einer normalspurigen Lokalbahn von Brünn nach Lösch behufs Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, ferner der politischen Begehung und Enteignungverhandlung, sowie der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorgelegte Detailprojekt für die genannte Bahnlinie vorläufig überprüft und geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Die k. k. Statthalterei in Brünn wurde gleichzeitig unter Uebermittlung des Projektspares beauftragt, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, resp. vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die obgenannten Amtshandlungen im Wege des abgekürzten Verfahrens einzuleiten. Die genannte Landesstelle wurde weiters auch ermächtigt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem ausdrücklichen Bemerken zu erteilen, dass derselbe erst nach eventueller Erteilung der Konzession in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 34.099.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Neuhaus—Wobratein-Černowitz. (Detailprojekt: Anberaumung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums die Vornahme der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Detailprojektes der vom Bezirksausschusse in Kamenitz a. L. angestrebten schmalspurigen Lokalbahn von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Weseli-Mezimosti—Iglau zum Anschlusse an die Station Wobratein-Černowitz der Staatsbahnlinie Ober-Cerekve—Tábor in der Zeit vom 19. bis 24. Oktober und vom 3. bis 11. November anberaumt. Der politischen Begehung des Projektes wird vorerst die Erörterung der Trassenfrage rücksichtlich des gleichzeitig vorgelegten Variantenprojektes für die Teilstrecke von km 19·0 bis km 21·072 mit der Trassenführung an der Westseite des Berges Bradlo, sowie die nochmals vorzunehmende Stationskommission bezüglich der Verkehrsstellen Kamenitz und Bienenthal, sowie hinsichtlich der neuprojektierten Personenhaltestelle in km 3·3/4 vorangehen. [E.-M.-Z. 44.059.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung neuer Linien.) Am 6. Oktober ist die neugebaute, elektrisch betriebene Strassenbahnlinie Breitensee—Hütteldorferstrasse—Hüttelberggasse (Endstation Hütteldorf), sowie die neugebaute Teilstrecke Huttengasse—Wernhardgasse—Maroldingergasse dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Ausland.

Direkter Verkehr zwischen Westeuropa und dem fernen Osten. Durch die Eröffnung des Betriebes auf der chinesischen Ostbahn erscheint eine ununterbrochene Bahnlinie zwischen Westeuropa und dem äussersten Osten hergestellt. Die immer mehr sich erweiternden ökonomischen Interessen, welche die Industrie und den Handel Europas mit China und Japan verbinden, sichern der neuen Bahnlinie eine besondere Wichtigkeit. Derselben entspricht auch das Bestreben der Verwaltung der Russischen Reichseisenbahnen auf die Schaffung der Organisation eines direkten Zugsverkehres für Reisende und Gepäck zwischen den Hauptstädten, sowie den grossen Hafenplätzen Europas und einzelnen Stationen sowohl der Transsibirischen Bahn, als auch von China und Japan über Sibirien.

In Verfolg dieser Aktion fanden bereits Konferenzen von den an dem Projekte interessierten Transport-Unternehmungen und der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Paris und St. Petersburg statt, und folgte denselben am 25. September 1903 die dritte Konferenz in Wien, welcher folgende Beratungsgegenstände vorlagen:

1. Genehmigung des den beteiligten Verwaltungen im Juli 1903 zur Prüfung übermittelten Personen- und Gepäckstarifes.

2. Uebereinkommen zur Regelung der Verkehrsbeziehungen des internationalen transsibirisch-chinesischen Personenverkehres.

3. Erstellung der Fahrscheinhefte für den im Monate April 1904 in Verkehr gelangenden Luxuszug Ostende (Paris)—Peking und Dalni.

4. Zulassung von Dienerschaften in den Luxuszug lediglich mit Fahrkarten I. Klasse.

5. Einführung von Fahrkarten II. und III. Klasse für Omnibus- und Postzüge.

6. Erstellung von Rundreisebilletten für den transsibirischen und Seeweg.

7. Einführung von Fahrscheinheften aller Kategorien an die Agentien der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft und Vereinbarung der Art der Abrechnung mit den beteiligten Verwaltungen.

8. Wahl des Kalenders (Datum alten oder neuen Stils) für die Abstempelung der Fahrscheinhefte.

9. Vorgang bei der Abstempelung der Fahrscheinhefte, um sowohl das Datum, an welchem die Geltungsdauer der Fahrscheinhefte beginnt, als auch das Datum der Abfahrt der Reisenden von Moskau deutlich entnehmen zu können.

10. Verteilung der Plätze für die Luxuszüge und Schnellzüge (I. und II. Klasse) zwischen den Verkaufsplätzen.

11. Bestimmung der den beteiligten Verwaltungen (durch die geschäftsführende Verwaltung) zu liefernden Fahrscheinhefte und Gepäcksformulare.

12. Vereinfachung der Passformalitäten für Reisende, welche sich durch Russland nach dem Orient begeben.

Wenngleich es nicht möglich war, in der Konferenz, welche am 28. September 1903 ihren Abschluss fand, über alle Beratungsgegenstände endgültigen Beschluss zu fassen, so kann das Ergebnis der Verhandlungen doch als eine wesentliche Förderung der Aktion angesehen werden. Unter den Beschlüssen ist vor allem jener bemerkenswert, welcher die Einführung eines direkten, wöchentlich verkehrenden Luxuszuges zwischen Paris und Peking ab 1. April 1904 (mit einer Fahrtdauer von 14 Tagen) betrifft. Weiters wurde auch eine Einigung über den seitens der Bahnen zu leistenden Schadenersatz für das durch Verschulden der Bahn in Verlust geratene Reisegepäck erzielt, wovon sich aber die englischen Bahnen ebenso ausschlossen, als von der beschlossenen Gewährung eines Freigepäckes von 50 kg. Die seinerzeitige Absicht, unter Benützung der Wasserfahrt Rundreisebillette einzuführen, wurde fallen gelassen und nur in Aussicht genommen, dass mit der Lösung eines direkten Billetts für den Landweg bei eventueller Rückfahrt auf dem Wasserwege eine gewisse Begünstigung bezüglich der letzteren zugestanden wurde. Die Frage einer Vereinfachung der Passformalitäten für die Reisenden, welche Russland passieren, steht in Beratung einer in St. Petersburg tagenden Kommission. Der der Konferenz vorgelegte Tarif soll in seinen ziffermässigen Ansätzen einer nochmaligen Revision unterzogen werden, hat aber sonst, namentlich in bezug auf die schon früher in Aussicht genommenen Verbandsstationen, keine wesentliche Aenderung erfahren. Unter letzteren zählen englische, französische, belgische und auch zahlreiche deutsche Stationen, dann Wien (K.F.N.B.). Dem Verkehre mit Oesterreich-Ungarn wird es zustatten kommen, dass speziell die Grenzstation Granica auf gleicher Basis in den direkten Verkehr mit allen bezüglichen Stationen des fernen Ostens aufgenommen wird, wie die ausländischen Verbandsstationen.

[„O. T.-R.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Moravia“ von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 26. August mit 4 Passagieren und 2138 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 1089 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 6 von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Kobè 75.000 kg Kupfer, Hongkong 155.175 kg (wovon 17.500 kg für das Ausland), Canton 17.500 kg Quassia, Shanghai 229.900 kg, Penang 20.160 kg Pfeffer, Singapore 353.208 kg (wovon 175.920 kg für das Ausland), Rangoon 878.930 kg (wovon 877.130 kg für das Ausland), Colombo 304.320 kg (wovon 3745 kg für das Ausland), Aden 27.730 kg (wovon 14.027 kg für das Ausland), Suez 33.320 kg Gummi und aus Port Said 42.545 kg (wovon 850 kg für das Ausland). Der Wert der eingeführten Waren betrug K 1,744.636.

— (Ankunft des Dampfers „Vindobona“ von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 22. August mit 10 Passagieren und 3373 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 1760 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 5 von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Kobè 25.490 kg, Hongkong 7581 kg (wovon 1750 kg für das Ausland), Canton 21.000 kg Quassia, Shanghai 6531 kg, Coromandel 59.200 kg Baumwolle (wovon 18.500 kg für das Ausland), Malabar Coast 25.081 kg (wovon 11.185 kg für das Ausland), Singapore 464.160 kg (wovon 405.240 kg für das Ausland), Bombay 2,598 866 kg (wovon 1,300.719 kg für das Ausland), Karachi 128.460 kg (wovon 22.745 kg für das Ausland), dem persischen Golfe 3552 kg Häute, Suez 10.688 kg und aus Port Said 22.375 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 3,338.340.

Oesterreichischer Llyod.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 7. bis 13. Oktober 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

7. Septbr.,*) um $8\frac{1}{2}$ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Danubio“, Kapitän S. Tominich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

8. Oktob., *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

9. „ *) um $8\frac{1}{2}$ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Sultan“, Kapitän M. Braticevich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

10. „ *) um $8\frac{1}{2}$ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Metcovich“, Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

13. „ *) um $8\frac{1}{2}$ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda“, Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

7. Oktober, Dampfer „Sultan“, Kapitän M. Braticevich, zu Mittag.
8. „ Dampfer „Venus“, Kapitän N. Tomanovich } um
12. „ Dampfer „Venus“, Kapitän N. Tomanovich } Mitternacht.

Vergnügungsfahrt nach Venedig.

11. Oktober, um 8 Uhr früh Dampfer, „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso.

Levante und Mittelmeer.

8. Oktober, um $11\frac{1}{2}$ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien) Dampfer „Bohemia“, Kapitän C. Androvich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

8. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Tebe“, Kapitän E. Tarabocchia, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Konstantinopel.

11. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Carniolia“, Kapitän A. de Petris, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel Varna, Sulinà, Galatz und Braila.

13. „ um $11\frac{1}{2}$ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Maria Teresa“, Kapitän A. Marinovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Preseva,

13. „ um 4 Uhr nachmittags (Direkte Thessalische Linie), Dampfer „Medea“, Kapitän A. Bartole, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Salonich, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

14. „ (ausserord. Reise) Dampfer „Saturno“, Kapitän L. Soich, nach Konstantinopel.

Ostindien, China und Japan.

12. Oktober, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Austria“, Kapitän R. Colledani, [von Fiume†) am 8. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Trieste“, Kapitän E. Mecozzi, [von Fiume†) am 19. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Calcutta.

Brasilien.

20. Oktober, Dampfer „Melpomene“, Kapitän M. Mareglia, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

Ost-Afrika.

25. Oktober, um 4 Uhr nachm., Dampfer „Cleopatra“, Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume†) am 21. Oktober] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln,

Schiffahrtsverkehr auf den oberösterreichischen Flussstrecken im Jahre 1902. Nach den von der Statthalterei in Linz verfassten statistischen Ausweisen gestaltete sich der Ruderschiff- und Flossverkehr auf den oberösterreichischen Wasserstrassen im Jahre 1902 nachstehend. Es verkehrten: auf der oberösterreichischen Donaustrecke 6936 (1901: 7338) Fahrzeuge mit einer Ladung von 314.124 (1901: 404.540) Tonnen; auf der Salzach und dem Inn 228 (1901: 269) Fahrzeuge mit einer Ladung von 10.996 (1901: 8690) Tonnen; auf der Traun 4097 (1901: 4030) Fahrzeuge mit einer Ladung von 62.171 (1901: 58.099) Tonnen — in der oberen Traunstrecke ausserdem 7 Personenschiffe zum Traunfall und 3 Plätten; auf der Enns 1766 (1901: 1711) Fahrzeuge mit einer Ladung von 44.896 (1901: 38.918) Tonnen.

Im ganzen verkehrten demnach auf den oberösterreichischen Flussstrecken im Jahre 1902 insgesamt 13.027 (1901: 13.348) Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von 432.187 (1901: 510.248) Tonnen.

Strom- und Hafenbauten am Rhein im Jahre 1902. Wie dem Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt pro 1902 entnommen wird, sind im Rechnungsjahre 1902/03 für Strombauten vom Staate auf den konventionellen Rheinstromstrecken, einschliesslich der Verzweigungen des Rheines bis Rotterdam, nachstehende Beträge verausgabt worden: In Elsass-Lothringen Mk. 482.000, in Baden Mk. 512.606, in Bayern Mk. 104.655, in Hessen Mk. 231.903, in Preussen Mk. 1,144.404, in den Niederlanden Mk. 911.009, zusammen daher Mk. 3,386.577.

Für Hafenbauten, einschliesslich der Gemeinde- und Privathäfen, sind im Rechnungsjahre 1902/03 vom Staate, von Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Rheinstromstrecken folgende Beträge verausgabt worden: In Elsass-Lothringen Mk. 1,396.157, in Baden Mk. 3,313.004, in Bayern Mark 360.426, in Hessen Mk. 426.531, in Preussen Mk. 2,774.483, in den Niederlanden Mk. 2727, zusammen daher Mk. 8,273.328.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn - Gesellschaft Potscherad - Wurzmes. (Generalversammlung.) Am 18. Juli fand in Prag unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Dr. Otto Přibram und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Bezirkshauptmannes Rudolf Keller die diesjährige (16.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn-Gesellschaft Potscherad-Wurzmes statt. Zu derselben hatten sich acht Aktienbesitzer eingefunden, welche im eigenen, sowie im Bevollmächtigungsnamen 1300 gesellschaftliche Aktien mit 130 Stimmen vertraten. Von dem nach der Bilanz für das Jahr 1902 sich ergebenden Reinerträgnisse im Betrage von K 25.573·15 wurden gemäss § 42 der Statuten dem Reservefonds 5 Prozent, das sind K 1278·65, zugewiesen, den Herren Revisoren für die Revision der Bücher eine Remuneration von K 200 ausbezahlt und K 3200 zur Einlösung der ausgelosten Aktien benötigt. Von dem erübrigten Restbetrage von K 20.894·50 zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 11.873·22 wurde an die Aktien der Lokalbahn-Gesellschaft Potscherad-Wurzmes eine 1½prozentige Dividende zu je K 6 ausgeschüttet und der sohin noch verbliebene Restbetrag von K 6397·72 auf neue Rechnung vorgetragen. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden zur Kenntnis genommen, dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Die statutengemäss aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Adolf Engländer und Friedrich Ritter wurden wiedergewählt. In den Revisionsausschuss wurden Professor Dr. Otto Frankl, Max Morecky und Gabriel Schafranik als Mitglieder und Alois Werner, sowie Ferdinand Schebor als deren Ersatzmänner entsendet. [E.-M.-Z. 35.629.]

K. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Kundmachung

betreffend wiederholte Ausschreibung der Uniform-Konfektionierung für die Unterbeamten und Diener.

Für den Amtsbezirk der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg wird, nachdem die am 1. Oktober 1903 stattgefundene öffentliche Offertverhandlung ein ungenügendes Resultat ergeben hat, die Konfektionierung der Uniformen für die Dauer der Jahre 1904 und 1905 wiederholt ausgeschrieben.

Die Konfektionierung wird im öffentlichen Offertwege an geeignete Unternehmer, welche sich über die Ausführung derartiger grösserer Lieferungen auszuweisen vermögen, vergeben.

Die Konfektion der Uniformen beschränkt sich einzig und allein auf den Arbeits- oder Macherlohn inkl. Zuschnitt und Beigabe des kleinen Zubehörs, des Zwirnes und der Nähseide.

Sämtliche Oberstoffe, die wichtigsten Futterstoffe und sonstige Zubehörsorten werden dem Ersteher der Konfektionsarbeiten von der Bahnanstalt übergeben werden.

Der Offerent hat bereits bei der Offertstellung jenes Ausmass an Oberstoff anzugeben, welches er für die Konfektionierung der einzelnen Kleidungsstücke beansprucht, dagegen werden die Futterstoffe, sowie die sonstigen Zubehörsorten von der Bahnanstalt nach einem bestimmten Normalausmasse beigegeben.

Die Tuchkappen sind fertig herzustellen und werden nur die versilberten Metall-Embleme, Adlerknöpfe und Kappenschnüre zu denselben von der Bahnanstalt beigegeben.

Der Ausweis über den approximativen Bedarf während der zweijährigen Lieferungsperiode, ferner die allgemeinen und speziellen Lieferungsbedingnisse, endlich das Normale über das Materialausmass der Stoffe und des Zubehörs können in der Abteilung II für Rechts- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen und unentgeltlich behoben werden.

Die Musterkleidungsstücke können bei der k. k. Material-Magazinsleitung in Lemberg besichtigt werden.

Das Offert (Preisverzeichnis) ist samt den etwaigen Beilagen vom Offerenten eigenhändig zu unterschreiben und mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen zu versehen und versiegelt beim Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg, Krasickichgasse 5, **bis längstens 20. Oktober 1903, 12 Uhr mittags,** mit der Aufschrift: **„Offert auf Uniform-Konfektionierung"** einzureichen.

Den Reflektanten bleibt es unbenommen, auf den ganzen Lieferungsbedarf aller oder einzelner Sorten von Kleidungsstücken in Bewerbung zu treten, wie sich auch umgekehrt die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion vorbehält, den ganzen Lieferungsbedarf ihres Amtsbezirkes einem Offerenten zu übertragen oder unter mehrere Offerenten zu teilen, eventuell auch sämtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben.

Die Offerteröffnung erfolgt am 21. Oktober 1903, 12 Uhr mittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Die Offerenten werden von der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg von dem Erfolge ihrer Offerte verständigt und sind bis zu diesem Zeitpunkte durch ihre Offerte gebunden.

Die Ersteher werden zum Erlage der Kaution aufgefordert.

Lemberg, im Oktober 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Italienischer Güterverkehr.

Abänderung der lit. D, § 40, der Tarifvorschriften.
Einbeziehung der Station „Pilsen Skodawerke" in die Ausnahmetarife Nr. 42 und 43 (Papier etc.)

Mit Wirkung vom 15. Oktober 1903 ist auf Seite 18 der dritte Absatz der unter lit. D, § 40, der Tarifvorschriften vorgesehenen Bestimmungen zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

Bei der Frachtberechnung wird das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch das für das betreffende Gut bei Aufgabe als Wagenladung festgesetzte Mindestgewicht zugrunde gelegt.

Bei Flüssigkeiten in Kessel- oder Cisternenwagen wird die Fracht mindestens für 10.000 kg pro Wagen berechnet.

Wenn das Ladegewicht des zur Verwendung kommenden Wagens jedoch geringer ist als 10.000 kg, so ist die Fracht mindestens für das an dem betreffenden Wagen angeschriebene Ladegewicht zu entrichten.

Weiters ist mit gleicher Wirkung auf Seite 93 des vorbezeichneten Tarifes die Station Pilsen Skodawerke mit nachstehenden, in die Ausnahmetarife Nr. 42 und 43 einzustellenden Frachtsätzen nachzutragen:

Eigentums-Verwaltung	Bezeichnung der Relationen		Ausnahmetarife Nr. 42 a	42 b	42 c	43 a	43 b	43 c
			Papier, weisses, und Wachspapier			Papier, grobes; Packpapier, Pappe und Pappendeckel, grobe		
			Stückgut	5 t	10 t	Stückgut	5 t	10 t
			Frachtsätze in Francs pro Tonne = 1000 kg					
K.k.St.B.	Pilsen Skodawerke *)	Peri	64·88 *)	47·52 *)	38·64 *)	64·88 *)	45·66 *)	38·64 *)
		Pontebba	59·40 *)	43·78 *)	35·56 *)	59·40 *)	43·78 *)	35·56 *)

*) Nur gültig für Sendungen der Skodaschen Fabrik, ferner für Sendungen der Firmen Fürth & Gellert, B. S. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Lust und Adolf Menčik.

Wien, am 5. Oktober 1903.

[1001]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 1 und 2.

Vom 15. Oktober 1903 treten folgende Ergänzungen der vorstehend genannten Ausnahmetarife in Kraft:

1. Die Station Kappel i. Sachsen der Sächsischen Staatseisenbahnen wird mit nachstehenden Schnittsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 1 einbezogen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 1 a	b	c	d 1	d 2	e	f	g
		Stückgut		5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
		Franken für 100 kg							
Kappel i. Sachsen	Pino	8·92	8·74	4·98	3·47	3·07	2·69	2·59	2·59
	Chiasso	9·43	9·21	5·26	3·67	3·27	2·83	2·73	2·73
	Peri	7·32	5·11	3·78	2·94	2·60	2·40	2·32	2·30
	Pontebba	11·42	6·00	3·94	3·73	3·61	3·00	2·84	2·84

2. Die Station Hausach der grossh. Badischen Staatseisenbahnen wird mit nachstehenden Schnittsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 2 einbezogen:

Schnittsätze nördlich von Italien	Ausnahmetarif Nr. 2		
	a	b	c
	5 t	10 t	10 t
	Franken für 100 kg		
Hausach { Pino	3·83	2·95	2·54
Hausach { Chiasso	4·20	3·22	2·78
Hausach { Peri	4·55	3·69	3·37

Wien, am 2. Oktober 1903. [1002]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil I, Abteilung A.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt ein neuer Tarif, Teil I, Abteilung A, enthaltend reglementarische Bestimmungen für den in der Ueberschrift bezeichneten Verkehr, zur Einführung, durch welchen der Tarif, Teil I, Abteilung A, vom 10. Oktober 1901 samt den dazugehörigen Nachträgen I bis IV für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits ausser Kraft gesetzt wird.

Für den Verkehr zwischen den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen, deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits bleibt dagegen der Tarif, Teil I, Abteilung A, vom 10. Oktober 1901 samt den dazugehörigen Nachträgen I bis IV auch weiterhin in Kraft, falls nicht im Wege einer speziellen Verlautbarung bekanntgegeben werden sollte, dass der zitierte Tarif mit 1. Jänner 1904 auch für diesen Verkehr ausser Kraft gesetzt und durch einen neuen, besonderen Teil I, Abteilung A, ersetzt werden wird.

Wien, am 6. Oktober 1903. [1003]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

Aenderungen.

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil I, Abteilung B, treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 folgende Aenderungen in Kraft:

1. In der Güterklassifikation sind nachstehende Positionen des Spezialtarifes III zu streichen:

Braunkohlen, Braunkohlenkoks, auch pulverisiert; Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks-(Grudekoks-) Briketts.

Retortenkohle (Retortenkoks aus Leuchtgasfabriken) und Petroleumkoks.

Steinkohlen, Steinkohlenasche und Steinkohlenbriketts; Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenkoksbriketts.

2. In den Spezialtarif III sind aufzunehmen:

Braunkohlen, auch pulverisiert, und Braunkohlenbriketts.

Koks aller Art, Koksasche und Koksbriketts.

Retortenkohle.

Steinkohlen, Steinkohlenasche und Steinkohlenbriketts.

Ferner ist mit Wegfall der Ausfuhrzuschüsse für Zucker die Anmerkung *) zu § 14 (5) der Allgemeinen Tarifvorschriften (S. 7 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B) hinfällig geworden und daher zu streichen.

Wien, am 6. Oktober 1903. [1004]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil III, Heft 2, vom 1. November 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält, zur Einführung.

Exemplare des Nachtrages I sind um den Preis von K 0·35 bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu erhalten.

Wien, am 7. Oktober 1903. [1005]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen:

7. Oktober. In der Strecke Lend-Gastein—Taxenbach wurde mit dem Zuge Nr. 310 der Gesamtverkehr wieder normal aufgenommen.

8. Oktober. In der Strecke Uggowitz—Pontafel wurde mit dem Zuge Nr. 901 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2160	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Wein (mit Ausnahme von Obstwein [Cider] und Schaumwein [Champagner]), ferner Most (Weinmost)	Budapest-Ferenczváros, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fövarosi-közraktarak, Budapest-Józsefváros, Budapest-kiterö, Budapest-központi-vasarcsarnok, Budapest-Kelenföld	Gross-Schwechat	Beförderung als Frachtgut. Bezahlung der Fracht a) mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) „ 10.000 kg „ Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Tarifes, Teil I und der in den Lokaltarifen der beteiligten Verwaltungen enthaltenen besonderen Bestimmungen, sowie der bezüglich einzelner Stationen bestehenden Verkehrsbeschränkungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 129 Heller b) 116 „		Im Kartierungswege		
				Budapest-Angyalföld, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Buda-Czaszarfürdö kiterö, Ó Buda-Filatorigat						a) 139 Heller b) 126 „				
				Versecz						a) 310 Heller b) 257 „				
2161	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Chamotteziegel	Kosten k.k.St.B.	Bubna St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	71 Heller	65 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
					Brünn St.E.G.			Teil II, Heft 3 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	161 Heller	120 Heller	41 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2162	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a des Tarifes, Teil I	Komotau (k.k.St.B.)	Böhm.-Leipa (B.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 15. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, bezw. Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarif	a) 124 b) 117	a) 116 b) 109	a) 8 b) 8	Im Kartierungswege		Hierdurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 62 vom 30. Mai 1903, Post-Nr. 1411, enthaltene Publikation aufgehoben, bezw. ersetzt
				Komotau (A.T.E.)	Böhm.-Leipa (A.T.E. und B.N.B.)				a) 124 b) 117	a) 116 b) 109	a) 8 b) 8			
				oder umgekehrt										
				Dux	Komotau (A.T.E.)	Sendungen, für welche die Fracht für mindestens 10.000 kg berechnet wird, sind vom Absender, bezw. Empfänger auf- und abzuladen		Lokalgütertarif	a) 38 b) 31	a) 34 b) 29	a) 4 b) 5			
2163	k. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	Oelkuchen und Oelkuchenmehl, wie in Pos. O—8 des Tarifes, Teil I, Abteilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900 aufgeführt	Schreckenstein-Schichtwerke	Lindau transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 188		Im Kartierungswege		
					Romanshorn					206				
					Schaffhausen (S.B.B., Bad.B.)					209				
					Zürich Hauptbahnhof					253				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2164	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kabel für elektrische Leitungen	Passau Wien I K.E.B. (Westbhf.) Wien II K.F.J.B. oder umgekehrt	Mannheim trs. Ludwigshafen a. Rh. trs.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Oktober 1903 bis **auf Widerruf**, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich vom 1. November 1901	Mark 2·86 3·51 3·51	Mark 1·48 2·98 2·98	Mark 1·38 0·53 0·53	Im Kartierungswege		
2165	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Spiritus der Pos. 8—50 a der Güterklassifikation	Kenyermező	Graz S.B. loko Graz S.B. trs. Graz St.B.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung a) mindestens für 5.000 kg b) " 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 15. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Westungarisch-steierischer Eisenbahnverband		Graz S.B. loko: ad a) 241 Heller, ad b) 226 Heller Graz S.B. trs.: ad a) 233 Heller, ad b) 218 Heller Graz St.B.: ad a) 233 Heller, ad b) 218 Heller		Im Kartierungswege		
2166	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kaolin, bezw. Thon laut Nomenklatur der Abteilungen I A, bezw. III des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Ausnahmetarif Nr. 33)	Pilsen und Pilsen-Skodawerke *)	Dommeldingen Rieding	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Ausnahmetarif Nr. 33)	vom 15. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 8 (Ausnahmetarif Nr. 33) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig, Abteilung IA / III: Dommeldingen: 159 / 164 Rieding: 140 / 145		Im Kartierungswege		*) Für Sendungen von Pilsen-Skodawerke wird ein Frachtzuschlag von 0·5 Pfennig für 100 kg als Aufgabs-Nebengebühr eingehoben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2167	Südbahn-Gesellschaft		Blei der Pos. B—21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Littai	Grammat-Neusiedl	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	171 Heller	133 Heller	38 Heller	Im Kartierungswege		
2168	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Magnesit a) roh, b) gebrannt oder gemahlen	Wartberg-Mürzthal oder Mitterdorf	Trzynietz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 124 Heller b) 131 Heller		Im Kartierungswege		
2169	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun) der Pos. H—29 des Tarifes, Teil I	Kleblach-Lind	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Oktober 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur eventuellen Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1898	126 Heller	95 Heller	31 Heller	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogener Bestimmungen vorgeschriebenen Dokumente innerhalb der festgesetzten Frist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2170	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaren der Positionen E—5 und E—6, lit. c) und d), der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Nussdorf transito, Wien I (K.E.B.) transito, Hütteldorf-Hacking transito und Wien Südbahnhof transito	Wien Nordbahnhof loko	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit von der Ursprungsstation bis Wien Nordbahnhof lautenden Frachtbriefen aufgeliefert und ab da innerhalb dreier Monate mit neuen Frachtbriefen in Wagen- oder Sammelladungen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nach Russland weiterbefördert werden, welche Weiterbeförderung jedoch nicht in einer und derselben Sendung erfolgen muss. Der Empfänger der in Wien Nordbahnhof anlangenden Sendungen hat auf den Frachtdokumenten über die Weiterbeförderung ab Wien Nordbahnhof nach Russland als Absender zu erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Wiener Ueberfuhr-Tarif vom 1. Juli 1903	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof loko	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof transito	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe bis Wien Nordbahnhof und von der Station Wien beglaubigte Verzeichnisse über die Weitersendung ab Wien Nordbahnhof nach Russland, welche Verzeichnisse die Kartierungsdaten ab Wien Nordbahnhof, das Gesamtgewicht jeder Sendung, sowie die Spezifikation der einzelnen Kolli nach Zeichen, Nummer und Gewicht, für welche die Vergütung in Anspruch genommen wird, enthalten müssen. Die bezeichneten Dokumente müssen spätestens drei Monate vom Tage der Weiterversendung der Kolli, für welche das Zugeständnis beansprucht wird, zur Einreichung gebracht werden. Dieselben werden nicht zurückgestellt. Die Beglaubigung der vorerwähnten Verzeichnisse ist stets sogleich bei jeder einzelnen Weitersendung einzuholen	Auf dasjenige Gewicht, bezw. denjenigen Teil einer Sendung, rücksichtlich dessen die Weiterbeförderung nach Russland innerhalb der nebenbezeichneten Frist gar nicht oder nicht in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nachgewiesen wird, findet das nebenstehende Zugeständnis keine Anwendung. Die auf Grund dieses Zugeständnisses entfallende Rückerstattung wird von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2171	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine des Spezialtarifes 3	Geiersberg	Wildenschwert	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Holic als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1905	Die Steine müssen ausschliesslich zur Beschotterung von Bezirksstrassen bestimmt sein
2172	**Eisenbahn Wien-Aspang**	beteiligten Verwaltungen	Zuckerrübenschnitze	Pottendorf-Landegg	Ober-Waltersdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	26 Heller	20 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
88	Nr. 114 vom 3. Oktober 1903	2108	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	Cement	Szczakowa	diversen ungarischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	In der Rubrik 4 ist statt: Cement der Pos. C—7/a zu setzen: Cement der Pos. C—6	
89	Nr. 115 vom 6. Oktober 1903	2132	K. k. österr. Staatsbahnen		Harzleim (Harzseife)	Bodenbach (St. B.)	Pilsen	In der Rubrik 7 („und gilt in der Zeit") soll es statt „bis 31. Dezember 1903" heissen: „bis 31. Dezember **1904**"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 118. Wien, 13. Oktober 1903. XVI. Jahrgang.

Eisenbahnverkehr im Monate August 1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten acht Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902.

Im Monate August 1903 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem Verkehre übergeben:

am 1. August die 19·7 km lange Lokalbahn Kaaden-Willomitz der Kaadener Lokalbahnen;

am 5. August die 3·8 km lange Strecke Jaworzno—Jaworzno Stadt der Lokalbahn Piła—Jaworzno;

am 13. August die 4·2 km lange, in elektrischen Betrieb umgewandelte Dampftramwaystrecke Sternwartestrasse—Heiligenstädterstrasse—Nussdorf (Zahnradbahnhof) der Wiener städtischen Strassenbahnen;

am 15. August die 1·387 km lange elektrische Linie Lützowgasse—Linzerstrasse bis zur Hütteldorferstrasse;

am 27. August die 76·8 km lange Teilstrecke Lemberg—Sambor der k. k. Staatsbahn Lemberg-Sambor-Grenze;

am 29. August die 22·1 km lange Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau (im Betriebe der Böhmischen Nordbahn).*)

Im Monate August 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 18,566.112 Personen und 9,023.870 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 57,645.054 erzielt, d. i. pro Kilometer K 2848. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 19,364.262 Personen und 8,847.510 t Güter, K 58,194.546 oder pro Kilometer K 2934, daher resultiert für den Monat August 1903 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2·9 Prozent.

*) Ueber die dreitägige Betriebsperiode im Monate August 903 wurde noch kein Ausweis eingesendet.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende August 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 112,571.488 Personen und 68,940.464 t Güter, gegen 116,496 590 Personen und 66,984.325 t Güter im Jahre 1902, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf K 405,140.062, im Jahre 1902 auf K 399,652.462.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 20.156·4 km, im gleichen Zeitraume 1902 dagegen 19.763 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die vorerwähnte Zeitperiode 1903 auf K 20.100, gegen K 20.222 im Vorjahre, d. i. um K 122 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1903 auf K 30.150, gegen K 30.333 im Vorjahre, d. i. um K 183, mithin um 0·6 Prozent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten acht Monate 1903 pro Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903 Kronen
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) .	135.025
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	90.644
3. Leoben-Vordernberger Bahn	84.291
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	79.263
5. Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	58.940
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B . . .	56.916
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . .	45.470
8. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . .	42.335
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft (österr. Linien)	40.287
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A . . .	37.276
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	36.015

	Kronen
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	32.001
13. Böhmische Nordbahn	30.004
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	27.788
15. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	27.101
16. Eisenbahn Wien-Aspang	22.457
17. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	21.677

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.

	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	139.062
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	51.875
3. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	34.711
4. Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	30.465
5. Bozen-Meraner Bahn	27.670
6. Kuttenberger Lokalbahn	25.958
7. Stauding-Stramberger Lokalbahn	25.870
8. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	25.791
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25.457
10. Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	24.245
11. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	23.007
12. Neutitscheiner Lokalbahn	20.187
13. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	19.444
14. Lokalbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	19.022
15. Lokalbahn Dolina-Wygoda	18.516
16. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	17.601
17. Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	17.032
18. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	16.944
19. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	13.792
20. Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	13.640
21. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	12.613
22. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	12.512
23. Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11.626
24. Bukowinaer Lokalbahnen	11.593
25. Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	10.674
26. Friauler Bahn	10 041
27. Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	9.698
28. Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	9.590
29. Unterkrainer Bahnen	9.396
30. Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	9.006
31. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	8.978
32. Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	8.760
33. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	7.972
34. Lokalbahn Trzebinia-Skawce	7.842
35. Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	7.814
36. Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	7.731
37. Neue Bukowinaer Lokalbahnen	7.519
38. Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	7.386
39. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	7.344
40. Lokalbahn Asch-Rossbach	7.250
41. Lokalbahn Chabówka-Zakopane	7.239
42. Bregenzerwaldbahn	7.003
43. Friedländer Bezirksbahnen	6.872
44. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	6.845
45. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.826
46. Valsugana-Bahn	6.774
47. Zillertal-Bahn	6.636
48. Lokalbahn Plan-Tachau	6.635
49. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6 383
50. Ostgalizische Lokalbahnen	6.315
51. Mährische Westbahn	5.991
52. Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	5.970
53. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	5.909
54. Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.837
55. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.785
56. Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.409
57. Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.195
58. Gailtal-Bahn	5 061
59. Gurktal-Bahn	4.946
60. Welser Lokalbahn	4.827
61. Lokalbahn Wotic-Selčan	4.764
62. Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	4.740
63. Lokalbahn Auspitz	4.739
64. Böhmische Kommerzialbahnen	4.713
65. Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.681
66. Wippachtal-Bahn	4.589
67. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	4.533
68. Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	4.500
69. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	4.466
70. Ybbstal-Bahn	4.436
71. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.326
72. Lokalbahn Deutschbrod-Saar	4.314
73. Lokalbahn Lupków-Cisna	4.314
74. Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	4.115
75. Pielachtal-Bahn	4.112
76. Steyrtal-Bahn	4.106
77. Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	4.023
78. Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	3.966
79. Murtal-Bahn	3.951
80. Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.921
81. Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.881
82. Lokalbahn Postelberg-Laun	3 873
83. Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3.834
84. Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.822
85. Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.804
86. Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.600
87. Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.550
88. Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	3.530
89. Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	3.407
90. Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.379
91. Lokalbahn Stankau-Ronsperg	3.327
92. Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	3.312
93. Pinzgauer Lokalbahn	3.290
94. Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.281
95. Niederösterr. Waldviertelbahn	3.201
96. Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3.166
97. Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.129
98. Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.090
99. Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	3.003
100. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.993
101. Kolomeaer Lokalbahnen	2.913
102. Lokalbahn Kolin-Čerčan	2.903
103. Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.832
104. Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.811
105. Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2.808
106. Netolitzer Lokalbahn	2.582

		Kronen
107.	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.448
108.	Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.433
109.	Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.429
110.	Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	2.304
111.	Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.291
112.	Lokalbahn Melnik-Mšeno	2.268
113.	Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.235
114.	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.160
115.	Lokalbahn Piła-Jaworzno	2.124
116.	Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.081
117.	Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	2.076
118.	Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	2.018
119.	Brüx - Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.974
120.	Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.844
121.	Kaadener Lokalbahn	1.811
122.	Lokalbahn Laun-Libochowitz	1.740
123.	Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.434
124.	Lokalbahn Triest-Parenzo	1.398
125.	Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.370
126.	Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	912

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten acht Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	8·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·6
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·6
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	1·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	1·0
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·6

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	49·0
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	34·6
Niederösterreichische Waldviertelbahn	29·7
Lokalbahn Piła-Jaworzno	26·9
Lokalbahn Lupków-Cisna	25·4
Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	23·0
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	18·6
Ostgalizische Lokalbahnen	16·8
Lokalbahn Modřan-Čerčan	16·7
Bukowinaer Lokalbahnen	15·8
Lokalbahn Dolina-Wygoda	15·3
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	15·0
Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	14·6
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	14·0
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	13·8
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	13·4
Kolomeaer Lokalbahnen	13·2
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	13·2
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	12·9
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	12·2
Lokalbahn Kolin-Čerčan	11·7
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	11·3
Lokalbahn Melnik-Mšeno	10·9
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	10·9
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	10·2
Kuttenberger Lokalbahn	9·7
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	9·2
Welser Lokalbahn	8·7
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	8·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	8·1
Friauler Bahn	8·0
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	7·7
Pielachtal-Bahn	7·7
Bozen-Meraner Bahn	7·5
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	7·3
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7·2
Lokalbahn Wotic-Selčan	7·1
Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	6·9
Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	6·1
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	6·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·8
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	4·6
Gurktal-Bahn	4·1
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	4·1
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	3·8
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	3·3
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	3·0
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2·3
Ybbstal-Bahn	2·3
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	2·2
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	1·9
Lokalbahn Asch-Rossbach	1·3
Lokalbahn Mauthausen-Grein	1·3
Lokalbahn Auspitz	1·1
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	1·0
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	0·8
Friedländer Bezirksbahnen	0·5
Mährische Westbahn	0·2
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	0·2
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	0·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten acht Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Eisenbahn Wien-Aspang	0·5
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·1
Böhmische Nordbahn	1·2
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	2·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·6
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	6·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·9
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	16·4

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	0·2
Steyrtal-Bahn	0·2
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Sieghart—Raabs	0·5
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	0·7
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·0
Valsugana-Bahn	1·3

	%
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	1·4
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1·4
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	1·8
Lokalbahn Plan-Tachau	2·1
Wiener Stadtbahn	2·2
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	2·3
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	2·3
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	2·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	3·1
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	3·2
Neutitscheiner Lokalbahn	3·2
Zillertalbahn	3·2
Pinzgauer Lokalbahn	3·9
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	3·9
Gailtal-Bahn	4·2
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4·5
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	4·7
Netolitzer Lokalbahn	4·8
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	4·8
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	4·9
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	4·9
Böhmische Kommerzialbahnen	5·4
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	5·5
Murtal-Bahn	6·4
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	6·4
Unterkrainer Bahnen	6·5
Stauding-Stramberger Lokalbahn	6·5
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	6·6
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	7·4
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	7·6
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	8·0
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	8·5
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	8·7
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	8·8
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	9·1
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	9·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	10·4
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	10·5
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	11·1
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	11·6
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	13·6
Lokalbahn Postelberg-Laun	18·4
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	19·1
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	19·3
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	20·5
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	24·6
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	24·8
Lokalbahn Laun-Libochowitz	25·5
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	36 0
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	39·3
Lokalbahn Triest-Parenzo	42·1

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate August 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen, ferner, exklusive der 25·59 km langen, in der Bahnengruppe I c nachgewiesenen Lokalbahn Tabor-Bechin und der in der Bahngruppe III a eingereihten 4 km langen Lokalbahn Mödling-Brühl der Südbahn-Gesellschaft, 29 Bahnen mit elektrischem Betriebe und 2 Drahtseilbahnen mit einer Gesamtlänge von 482·05 km, wovon 480·68 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate August 1903 wurden auf diesen Bahnen 18.950.110 Personen und 11.100 t Güter befördert und hierfür K 2,846.822 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,826.690 und auf den Güterverkehr K 20.132 entfallen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte eine Gesamteinnahme von K 2,364.157 bei einem Verkehre von 16,243 366 Personen und 8449 t Güter und einer Gesamtlänge des Bahnnetzes von 400·95 km, wovon 399·58 km im Betriebe standen.

In den ersten acht Monaten 1903 betrug die Gesamtfrequenz 148,174.988 Personen und 78.088 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesamteinnahme beziffert sich auf K 20,580.742 (Personenverkehr Kronen 20,463.697 und Güterverkehr K 117.045).

In der gleichen Zeitperiode 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einer Frequenz von 130,291.290 Personen und 73.260 t Güter K 17,989.702, wobei auf den Personenverkehr K 17,889.898 und auf den Güterverkehr K 99.804 entfallen.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Nach der provisorischen Ermittlung stellen sich die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Monate August 1903 wie folgt: aus dem Personenverkehre K 8,387.300 (5,630 800 Reisende), aus dem Güterverkehre K 14,544.000 (2,806.500 t), sonach im ganzen K 22.931.300. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 6,388.900 (4,641.700 Reisende), aus dem Güterverkehre K 10,555 200 (2,222.000 t); auf die östlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 1,998.400 (998.100 Reisende), aus dem Güterverkehre K 3,988.800 (584.500 t).

Die ausgewiesene Gesamteinnahme des Monates August 1903 zeigt gegenüber dem Vergleichsmonate 1902 im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 233.321 (— 151.700 Reisende), im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 363.386 (+ 75.700 t) aus.

Der Ausfall in den Einnahmen des Personenverkehres betrug bei den westlichen Staatsbahnen K 140.288 (— 86 800 Reisende), bei den Staatsbahnen in Galizien K 93.033 (— 64.900 Reisende).

Von der Mehreinnahme aus dem Gütertransporte entfallen K 171.388 (+ 35.400 t) auf die westlichen Staatsbahnen und K 191.998 (+ 40.300 t) auf das östliche Staatsbahnnetz.

Die in der letzten Juliwoche über das gesamte Staatsbahngebiet nördlich der Alpen hereingebrochene Wetterkatastrophe beeinflusste auch noch die Witterungsverhältnisse der ersten Hälfte des Monates August, weshalb der Reiseverkehr während derselben nicht jene Zunahme erfuhr, die er sonst während dieses Teiles der Hauptreisesaison aufzuweisen pflegte.

Die Mehreinnahme des Güterverkehres auf den westlichen Staatsbahnen erwuchs hauptsächlich aus der stärkeren Verfrachtung von Baumaterialien und Mahlprodukten; auch der Kohlenverkehr zeigte gegenüber dem Vergleichsmonate 1902 eine Besserung.

Die von den östlichen Staatsbahnen erbrachte Mehreinnahme dieses Transportzweiges stammt zumeist aus der Beförderung von Getreide im Durchzugsverkehre, sowie von Holz, Eiern und lebenden Tieren nach in- und ausländischen Stationen.

Die Jahreseinnahme der k. k. Staatsbahnen beträgt in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. August 1903 aus der Personenbeförderung K 45,712.600 (— K 292.219), aus dem Gütertransporte K 112,637.700 (+ K 2 422.095), sonach im ganzen K 158,350.300 (+ K 2,129.876).

Wiener Stadtbahn. Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn ergab für den Monat August 1903 aus der Personenbeförderung K 357.300 (2,521.900 Reisende), aus dem Gütertransporte K 66.300 (35.800 t), somit im ganzen K 423.600.

Im Vergleiche zu der definitiven Einnahme des Monates August 1902 ist das Ergebnis des Berichtsmonates aus dem Personenverkehre um K 62.889 (— 391.900 Reisende) zurückgeblieben, während jenes aus dem Güterverkehre sich um K 5706 (+ 8200 t) besser stellte.

Aus der Jahreseinnahme ergibt sich für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. August 1903 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres beim Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 132.119 (— 1,072.100 Reisende), beim Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 51.511 (+ 35 900 t).

Lokalbahn Beneschau - Wlaschim-Unterkralowitz. Der Personenverkehr ergab eine Mehreinnahme von K 4347.

Die um K 7120 höhere Einnahme aus dem Gütertransporte erklärt sich zum Teile aus der Mehrverfrachtung von 600 t, zum Teile aber auch daraus, dass im August 1902 ein beträchtlicher Refaktiebetrag zu Lasten der Einnahmen durchgeführt wurde, wonach hinsichtlich des letztangeführten Umstandes ungleichartige Verhältnisziffern einander gegenüberstehen.

Bukowinaer Lokalbahnen. Das um K 1112 (+ 6800 Reisende) günstigere Ergebnis aus dem Personenverkehre, sowie die Mehreinnahme von K 67.464 (+ 14.700 t) aus dem Güterverkehre sind zumeist auf die Steigerung, welche durch den Verkehr auf der neuen Strecke Valeputna—Dorna-Watra herbeigeführt wurde, zurückzuführen.

Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl. Aus der Personenbeförderung ergab sich eine Mehreinnahme von K 290 (+ 600 Reisende), aus dem Gütertransporte von K 1337 (+ 1000 t); im letzteren hauptsächlich durch den stärkeren Transitverkehr von Kohle und Steinen.

Lokalbahn Deutschbrod-Saar. Der Personenverkehr erlitt einen Ausfall von K 475 (— 800 Reisende), dagegen zeigte sich eine um K 3509 höhere Einnahme im Güterverkehre, in welchem um 1500 t mehr verfrachtet wurden, als im August 1902.

Lokalbahn Dolina-Wygoda. Die regere Aufgabe von Schnittholz brachte dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 4546 (+ 1200 t) zu.

Die Personenbeförderung ergab nur eine geringe Mehreinnahme (+ K 34).

Gurktalbahn. Die Einnahme aus der Personenbeförderung ist um K 850 (— 1500 Reisende), jene aus dem Gütertransporte um K 1947 (— 300 t) zurückgeblieben. Der Ausfall im beförderten Quantum zeigte sich namentlich bei den Artikeln Holz und Kohle.

Kolomeaer Lokalbahn. Der Ausfall in den Einnahmen dieser Lokalbahn, welcher beim Personenverkehre K 449 (— 1000 Reisende) beim Güterverkehre K 1542 (— 1000 t) beträgt, steht hauptsächlich mit der elftägigen, infolge von Brücken-Rekonstruktionsarbeiten eingetretenen Verkehrseinstellung im Zusammenhange,

Lokalbahn Lambach-Haag. Die Mehreinnahme von K 1122 (+ 2300 Reisende) im Personenverkehre und von K 433 (+ 200 t) im Güterverkehre resultiert zumeist aus der lebhafteren Frequenz anlässlich der in Haag a. H. stattgefundenen Ausstellung, sowie aus der Beförderung von Ausstellungsgegenständen zu derselben.

Kleinbahn Lupkow-Cisna. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehre beträgt K 226 (+ 300 Reisende), jene aus dem Güterverkehre K 2214 (+ 600 t). Die Steigerung wurde durch regere Waldarbeiten und stärkere Verladungen von Bau- und Brennholz bewirkt.

Mährische Westbahn. Die Einnahme des Personenverkehres war um K 2027 geringer als im August 1902, dagegen hob sich die Einnahme aus dem Güterverkehre um K 14.395 (+ 2400 t) zumeist infolge stärkerer Verfrachtungen von Kalk und Malz.

Ostgalizische Lokalbahnen. Der Personenverkehr weist eine Mindereinnahme von K 3955 gegenüber dem Ergebnisse des Monates August 1902 aus. Die Ursache des Ausfalles liegt zumeist in der schwächeren Beförderung von Feldarbeitertransporten. Dagegen hat die Einnahme aus dem Güterverkehre, hauptsächlich durch die stärkere Verfrachtung von Getreide, Eiern und lebenden Tieren über die Linie Tarnopol—Kopyczynce um K 28.666 (+ 1600 t) zugenommen.

Lokalbahn Piła-Jaworzno. Sowohl die Einnahmen aus dem Personenverkehre wie aus dem Güterverkehre dieser Lokalbahn wurden durch die im Berichtsmonate eröffnete Verlängerungsstrecke Jaworzno—Jaworzno Stadt günstig beeinflusst. Im Personenverkehre betrug das Mehrergebnis K 678 (+ 1200 Reisende), im Güterverkehre K 3893 (+ 1700 t).

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Aus der Personenbeförderung ergab sich die geringe Mindereinnahme von K 288 (— 400 Reisende), dagegen war die Einnahme aus dem Güterverkehre, hauptsächlich durch die stärkere Beförderung von Kohle ab Grube Siersza-Wodna um K 7197 (+ 11.700 t) höher, als im August 1902.

Die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen für das Jahr 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende Mai richtiggestellt. Die definitive Buchung pro Mai 1903 ergab eine Mehreinnahme von K 409.073 gegenüber der provisorisch ermittelten Ziffer.

(Fortsetzung auf Seite 2500.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1903	1902	Im Monate August 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende August 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.559	8 546	5,630.800	2,806.500	8,387.300	14,544.000	22,931.300	2.679	22,801.235	2.668	+ 0·4	8.548	8.546
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,521.900	35.800	357.300	66.300	423.600	11.147	480.783	12.652	— 11·9	38	38
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	6.800	9.400	1.800	8.600	10.400	693	10.784	719	— 3·6	15	15
Beneschau-Wlaschim	47	23	7.000	2.400	8.300	10.000	18.300	389	6.833	297	+ 31·0	47	23
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	3.500	2.500	2.800	6 400	9.200	279	7.934	240	+ 16·2	33	33
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	20.700	1.700	19.800	6.900	26.700	763	. . . .	. . .	. . .	35	. . .
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	4.000	2.100	2.000	5.200	7.200	195	7.289	197	— 1·0	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	187	33.000	58.500	37.000	184.900	221.900	1.057	153 324	820	+ 28·9	210	187
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	36.700	32.600	28.300	75.100	103.400	623	97.205	586	+ 6·3	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	26.300	4.800	35.400	15.700	51.100	1.188	43.289	1.007	+ 18·0	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	2.000	1.500	1.000	2.100	3.100	221	1.473	105	+110·5	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	8.000	7.900	3.100	14.600	17.700	300	15.273	259	+ 15·8	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	11.700	7.500	14.500	28 500	43.000	384	44.215	395	— 2·8	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	5.800	4.100	4.000	12.200	16.200	491	13.166	399	+ 23·1	33	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.700	10.300	500	15.000	15.500	1.722	10.920	1.213	+ 41·9	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	9.100	3.900	5.700	10.300	16.000	800	16.276	814	— 1·7	20	20
Friauler Bahn	16	16	11 700	1.600	11.500	3.000	14.500	906	14.983	936	— 3·2	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	10.100	2.900	5.400	4.800	10.200	262	10.165	261	+ 0 4	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	10 200	4.100	6.600	12.700	19.300	623	16.758	541	+ 15·2	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	10 800	4.300	4.900	7.400	12.300	820	12.371	825	— 0·6	15	15
Göpfritz—Gross-Sieghart—Raabs	19	19	6.000	1.100	3.500	7.800	11.300	595	11.775	620	— 4·0	19	19
Gurktalbahn	29	29	9.000	3.000	4.400	7.500	11.900	410	14.697	507	— 19·1	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	1.900	1.000	1.400	1.900	3.300	122	3.583	133	— 8·3	27	27
Kaadener Lokalbahnen	32	. . .	5.700	2.500	2.600	3 800	6 400	200	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	21.400	14.000	17.500	24.000	41.500	883	37.921	807	+ 9·4	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	. . .	1.800	4.300	900	4.900	5.800	527	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Kolin-Cerčan	81	81	10.100	4.500	10.000	15.400	25.400	314	24.905	307	+ 2·3	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	200	4.400	100	7.200	7.300	221	9.291	281	— 21·3	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	5.000	4.300	2.300	5.600	7 900	395	7.542	377	+ 4·8	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	7.000	1.100	3.400	2.200	5 600	215	4.045	156	+ 37·8	26	26
Laun-Libochowitz	20	20	4.700	1.300	1.600	1.800	3.400	170	4.582	229	— 25.8	20	5
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	27.900	7.800	32.100	20.300	52.400	589	54.938	617	— 4·5	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	4.900	1.800	4.800	3.300	8.100	368	8.753	398	— 7·5	22	22
Lupków-Cisna	25	25	1.000	3.000	700	9.200	9.900	396	7.460	298	+ 32·9	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3 300	1.300	2.600	3.600	6.200	295	9.398	448	— 34·2	21	21
Mährische Westbahn	90	90	21.100	13 600	11.200	44.400	55.600	618	43.232	480	+ 28·7	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	59.000	7.200	108 000	25.000	133.000	2.509	129 564	2.445	+ 2·6	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	14.100	3.100	6.700	5.100	11.800	381	10 838	350	+ 8·9	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	9.900	5 400	8.400	13.200	21.600	292	19.705	266	+ 9·8	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2 800	2.700	700	2 300	3.000	600	2.745	549	+ 9·3	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	17.600	3.900	14.300	18.500	32.800	432	30.162	397	+ 8 8	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	3.500	1.100	1.800	2.200	4.000	286	3.937	281	+ 1·8	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.800	2.400	1.400	5.400	6.800	206	6.390	194	+ 6·2	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.900	500	1.900	1.400	3.300	138	3.543	148	— 6·8	24	24
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	9.100	1.600	3.500	2.400	5.900	246	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	21.300	20.100	36.000	71 900	107.900	550	83.189	424	+ 29·7	196	196
Piła-Jaworzno	24	21	1.800	7.600	900	6.200	7.100	296	2.529	120	+146·7	21·4	21
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	17.400	1.300	17.900	6.100	24.000	453	24 301	459	— 1·3	53	53
Plan Tachau	13	13	5.300	2.700	2.700	6.200	8.900	685	8.335	641	+ 6·9	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.000	4.200	300	3.900	4.200	382	3.895	354	+ 7·9	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.600	2.600	600	3.600	4.200	247	7.042	414	+ 40·3	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	4.200	1.600	3.300	3.500	6.800	174	7.388	189	— 7·9	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.700	7.300	8.900	20.000	28.900	278	26.638	256	+ 8·6	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.700	2.100	1.100	3.000	4.100	164	4.289	172	— 4·7	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	41	47.900	22.900	33.500	65.500	99.000	2.415	96.494	2.354	+ 2·6	41	36
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	6.800	1.400	2.400	2.100	4.500	563	4.200	525	+ 7·2	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.900	4.000	1.900	4.300	6.200	413	5.757	384	+ 7·6	15	15
Schwarzenau-Waidhofen a. d. T.-Zlabings u. Schwarzenau-Zwettl	59	31	11.800	6.800	7.800	9.100	16.900	286	1.0372	335	— 14 6	39	31
Stankau-Ronsperg	22	22	5.400	2.100	2.900	3.900	6.800	309	6.912	314	— 1·6	22	22

Vom 1. Jänner bis Ende August 1903 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1903 (Kronen)	1902	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
31,534.300	21,951.400	45,712.600	112,637.700	158,350.300	18.525	46,004.819	110,215.605	156,220.424	18.280	+ 1·3	27.788	27.420	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
21,386.200	248.500	3,104.300	418.600	3,522.900	92.708	3,236.419	367.089	3,603.508	94.829	— 2·2	139.062	142.243	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
44.800	66.900	11.500	61.000	72.500	4.833	12.436	59.108	71.544	4.770	+ 1·3	7.250	7.155	Asch-Rossbach
40.600	24.600	45.800	83.100	128.900	2.743	26.819	56.878	83.697	3.639	— 24·6	4.115	5.459	Beneschau-Wlaschim
17.600	21.400	21.500	56.600	78.100	2.367	21.011	55.421	76.432	2.316	+ 2·2	3.550	3.472	Borki wielk.-Grzymalow
108.400	13.900	93 600	69.800	163.400	4.669	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	7.003	. . .	Bregenzerwaldbahn
27.700	11.200	15.700	33.000	48.700	1.316	18.479	32.715	51.194	1.384	— 4·9	1.974	2.076	Brüx-Lobositzer Verb.B.
206.600	414.500	221.000	1,402.100	1,623.100	7.729	202.202	1,046 179	1,248.381	6.676	+ 15·8	11.593	10.014	Bukowinaer Lokalb.
258.400	214.500	220.300	611.800	832.100	5.013	214.745	518.913	733.658	4.420	+ 13·4	7.519	6.630	N. Bukowinaer Lokalb.
90.000	29.800	111.100	96.400	207.500	4.826	106.537	81.808	188.345	4.380	+ 10·2	7.239	6.570	Chabowka-Zakopane
12.300	6.800	5.700	15 800	21.500	1.536	5.130	10.848	15.978	1.141	+ 34·6	2.304	1 712	Chlumetz-Königstadtl
57.900	47.500	22.000	74.300	96.300	1.632	23.022	78.058	101.080	1.713	— 4·7	2.448	2.570	Chrudim-Holitzer L.B.
77.500	54.800	88 000	197.400	285.400	2.548	90.576	150.087	240 663	2.149	+ 18·6	3.822	3.223	Delatyn-Kołomea-Stef.
33.500	21.100	26.400	68.500	94.900	2.876	25.208	67.932	93.140	2.822	+ 1·9	4.314	4.233	Deutschbrod-Saar
10.100	71.300	2.900	108 200	111.100	12.344	3.065	93.279	96.344	10.705	+ 15·3	18.516	16.058	Dolina-Wygoda
55.400	31.900	33.200	83.600	116.800	5.840	34.745	78.666	113.411	5.671	+ 3·0	8.760	8.507	Fehring-Fürstenfeld
59.200	12.300	82.100	25.000	107.100	6.694	78.085	21.046	99.131	6.196	+ 8·0	10.041	9.294	Friauler Bahn
57.400	24.100	29.500	48 300	77.800	1.995	30.739	40.893	71.632	1.837	+ 8·6	2.993	2.756	Fürstenfeld-Hartberg
48.800	23.000	32.200	72.400	104 600	3.374	32.172	76.983	109 155	3.521	— 4·2	5.061	5.282	Gailtal-Bahn
60.800	39.200	28.400	67.500	95.900	6.393	30.166	62.681	92.847	6.190	+ 3·3	9.590	9.285	Gleisdorf-Weiz
30 500	13.700	16.600	28.100	44.700	2.353	17.213	27.747	44.960	2 366	— 0·5	3.530	3.549	Göpfritz—Gr.-Siegharts
63.100	28.300	29.900	65.700	95.600	3.297	31.491	60.317	91.808	3.166	+ 4·1	4.946	4.749	Gurktalbahn
15.000	8.200	9.900	15.900	25.800	956	11.406	16.878	28.284	1.048	— 8·8	1.434	1.572	Hint.-Třeban-Lochowitz
15.300	6.600	7.800	10.300	18.100	1.207	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.811	. . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
113.300	93.600	90.300	191.000	281.300	5.985	95.770	150.877	246.647	5.248	+ 14·0	8.978	7.872	Karlsb.-Johanngeorgst.
13.100	32.300	6.500	36.300	42.800	3.891	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	5.837	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
59.500	35.600	55.300	101.400	156.700	1.935	66.562	73.728	140.290	1.732	+ 11·7	2.903	2.598	Kolin-Cerčan
3.600	38.000	1.300	62.800	64.100	1.942	2.194	54.416	56.610	1.715	+ 13·2	2.913	2.572	Kolomeaer Lokalbahnen
34.700	32.800	15.100	44 900	60.000	3.000	13.641	45.814	59 455	2.973	+ 1·0	4 500	4.460	Krakau-Kocmyrzów
39.400	7.100	21.800	17.900	39.700	1.527	22.254	22.406	44.660	1.718	— 11·1	2.291	2.577	Lambach-Haag
29.700	5.600	11.600	11.600	23.200	1.160	4.203	3.587	7.790	1.558	— 25·5	1.740	2.337	Laun-Libochowitz
172.500	64.200	226.800	178.200	405.000	4.551	216.188	159.772	375.960	4.224	+ 7·7	6.826	6.336	Lemberg-Bełzec
30.300	15.400	28.600	27.200	55.800	2.536	26.985	25.209	52.194	2.372	+ 6·9	3.804	3.558	Lemberg (Klep.)-Janów
6.200	23.400	4.100	67.800	71.900	2.876	3.666	53.682	57.348	2.294	+ 25·4	4.314	3.441	Lupków-Cisna
23.500	11.500	16.500	38.400	54.900	2.614	20.131	52.846	72.977	3.475	— 24·8	3.921	5.213	M.-Budwitz-Jamnitz
121.000	87.200	76.100	283.400	359.500	3.994	81.344	277.312	358.656	3.985	+ 0·2	5.991	5.977	Mährische Westbahn
274.600	49.100	431.100	190.800	621.900	11.734	432.632	198.164	630.796	11.902	— 1·4	17.601	17.853	Marienbad-Karlsbad
82.300	19.600	40.300	39.900	80.200	2.587	39.819	39.392	79.211	2.555	+ 1·3	3.881	3.833	Mauthausen-Grein
57 400	43.400	54.200	100.200	154.400	2.086	53.674	78.639	132.313	1.788	+ 16·7	3.129	2.682	Modřan-Cerčan
16.800	17.400	4.200	15.700	19.900	3.980	4.406	16.652	21.058	4.212	— 5·5	5.970	6.318	Mösel-Hüttenberg
95.400	33.300	73.300	126.900	200.200	2.634	73.427	140.464	213.891	2.814	— 6·4	3.951	4.221	Murtal-Bahn
21.700	7.300	9.700	14.400	24.100	1.721	10.804	14.502	25.306	1.808	— 4·8	2.582	2.712	Netolitzer Lokalbahn
17.300	14.200	10.300	34.100	44.400	1.345	10.384	37.521	47.905	1.452	— 7·4	2.018	2.178	Neuhaus-Neubistritz
10.200	6.000	8.300	13.600	21.900	913	8.827	12.216	21.043	877	+ 4·1	1.370	1.316	Neuhof-Weseritz.
71.500	13.100	33.600	19.400	53.000	2.208	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	3.312	. . .	Nixdorf-Rumburg
156.700	155.700	260.800	564 300	825.100	4.210	256.265	450.183	706.448	3.604	+ 16·8	6.315	5.406	Ostgalizische Lokalb.
6.200	38.800	2 500	27.800	30.300	1.416	1.745	21.693	23.438	1.116	+ 26·9	2.124	1.674	Piła-Jaworzno
76.900	14.400	61.100	55 100	116.200	2.193	59.864	61.127	120.991	2.283	— 3·9	3.290	3.425	Pinzgauer L.B.
37.300	16.000	19.000	38.500	57.500	4.423	17.499	41.248	58.747	4.519	— 2·1	6.635	6.779	Plan-Tachau
8.000	20.200	3.400	25.000	28.400	2.582	4.488	30.300	34.788	3.163	— 18·4	3.873	4.745	Postelberg-Laun
12.200	12.900	4.100	16.800	20.900	1.229	4.545	29.874	34.419	2.025	— 39·3	1.844	3.038	Potscherad-Wurzmes
27.600	13.900	21.600	32.500	54.100	1.387	23.110	33.166	56.276	1.443	— 3·9	2.081	2.165	Rakonitz-Mlatz
90.800	48.700	62.800	132.100	194.900	1.874	65.385	129.296	194.681	1.872	+ 0·1	2.811	2.808	Rakonitz-Pl.-Petschau
19.600	14.000	9.800	26.200	36.000	1.440	11.072	27.893	38.965	1 559	— 7·6	2.160	2.339	Raudnitz-Hospozin
340.400	157.700	269.200	426.600	695.800	16.971	303.449	311.989	615.438	17.096	— 0·7	25.457	25.644	Reichenberg-Gablonz-T.
32.200	9.200	12.000	15.700	27.700	3.463	13.009	14.060	27.069	3.384	+ 2·3	5.195	5.076	Schlackenwerth-Joach.
26.700	32.400	11.500	35.900	47.400	3.160	13.844	27.524	41.368	2.758	+ 14·6	4.740	4.137	Schönwehr-Elbogen
58.900	31.200	38.600	66.000	104.600	2.682	40.102	53.989	94.091	3.035	— 11·6	4.023	4.553	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
36.900	15.000	18.000	30.800	48.800	2.218	18.532	30.344	48.876	2.222	— 0·2	3.327	3.333	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1903	1902	Im Monate August 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende August 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	6.300	5.700	3.700	16.700	20.400	1.020	20.903	1.045	— 2·4	20	2
Strakonitz-Březnitz	83	83	7.700	4.000	5.500	10.300	15.800	190	14.507	175	+ 8·6	83	8
Strakonitz-Winterberg	71	71	13.000	5.600	11.400	16.000	27.400	386	29.334	413	— 6·5	71	7
Tabor-Bechin, Lokalbahn mit elektr. Betrieb	24	. . .	6.800	300	6.700	1.000	7.700	321	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Tirschnitz-Schönbach	21	21	3.800	8.000	2.500	13.300	15.800	752	16.487	785	— 4·2	21	2
Triest-Parenzo	122	59	11.700	800	10.400	4.400	14.800	121	13.416	227	— 46·7	122	3
Trzebinia-Skawce	60	60	4.900	24.500	3.600	30.800	44.400	573	27.491	458	+ 25·1	60	6
Unterkrainer Bahnen	133	133	35.500	21.200	40.000	84.800	124.800	938	127.826	961	— 2·4	133	13
Valsugana-Bahn	63	63	40.000	1.900	35.200	12.600	47.800	759	49.104	779	— 2·6	63	6
Vöcklabruck-Kammer	11	11	7.300	1.100	6.800	3.800	10.600	964	9.973	907	+ 6·3	11	1
Welser Lokalbahn	84	84	22.100	14.100	17.800	16.500	34.300	408	34.487	411	— 0·7	84	8
Wippachtalbahn	27	. . .	7.200	6.100	6.500	8.400	14.900	552	. . . .	. . .	. . .	27	. . .
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	10.200	17.800	6.400	13.100	19.500	1.147	19.944	1.173	— 2·2	17	1
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	3.000	700	2.000	1.800	3.800	181	3.629	173	+ 4·6	21	2
Wodňan-Prachatitz	56	56	12.000	3.100	7.500	9.500	17.000	304	18.817	336	— 9·5	56	5
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	6.800	3.400	6.200	9.900	16.100	304	8.164	355	— 14·4	53	2
Wotic-Selčan	17	17	5.300	1.600	3.500	4.500	8.000	471	7.650	450	+ 4·7	17	1
Ybbstalbahn	76	76	24.600	3.400	18.600	12.300	30.900	407	30.200	397	+ 2·5	76	7
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.400	30.300	700	23.400	24.100	4.017	26.831	4.472	— 10·2	6	
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	20.400	19.100	16.000	38.800	54.800	630	49.311	567	+ 11·1	87	8
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	10.300	5.200	7.500	13.800	21.300	410	18.551	357	+ 14·8	52	5
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.610	6.707	2.023	10.262	12.285	512	14.862	619	— 1·7	24	2
Königshan-Schatzlar	5	5	1.881	9.940	580	7.380	7.960	1.592	8.602	1.700	— 6·4	5	
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	286.006	799.285	155.863	1,082.003	1,237.866	12.256	1,236.520	12.243	+ 0·1	101	10
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	120.946	46.528	80.330	128.735	209.065	1.385	183.885	1.218	+ 13·7	151	15
Böhmische Nordbahn	328	328	270.000	207.595	268.203	681.573	949.776	2.896	989.253	3.016	— 4·0	328	32
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	94.050	202.304	170.307	494.246	664.553	3.573	670.053	3.602	— 0·8	186	18
Linie lit. B.	236	236	222.308	367.140	318.156	935.685	1,253.841	5.313	1,241.941	5.262	+ 1·0	236	23
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	56.865	56.724	47.995	204.617	252.612	2.776	264.425	2.906	— 4·5	91	9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,110.551	1,183.979	1,794.104	5,465.181	7,259.285	7.007	7,499.246	7.239	— 3·2	1.036	1.03
Lokalbahnen	301	301	147.765	61.859	66.907	126.085	192.992	641	236.256	785	— 18·3	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	94.009	116.424	103.257	451.553	554.810	8.669	542.571	8.478	+ 2·3	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	17.862	94.898	8.971	93.885	102.856	6.857	117.592	7.839	— 12·5	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantierte Strecken	628	628	539.826	324.657	730.605	1,525.383	2,255.988	3.592	2,421.460	3.856	— 6·9	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	237.335	337.899	279.638	1,187.410	1,467.048	4.732	1,391.079	4.487	+ 5·5	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	1,336.451	792.763	1,522.510	3,560.942	5,083.452	3.721	5,515.396	4.038	— 7·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	56.565	30.683	24.896	41.880	66.776	2.024	79.732	2.416	— 16·2	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	3,040.843	473.548	3,638.393	4,724.534	8,362.927	5.516	8,373.963	5.524	— 0·1	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	73.837	. . . .	17.598	. . . .	17.598	4.400	21.592	5.398	— 18·5	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	265.832	169.799	213.779	590.597	804.376	2.822	836.264	2.934	— 3·8	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	137.384	56.099	107.338	118.348	225.686	2.535	226.977	2.550	— 0·6	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	37.246	58.891	24.544	200.441	224.985	3.461	193.790	2.980	+ 16·2	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende August 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1903 (Kronen)	1902	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
38.200	35.200	24.400	104.900	129.300	6.465	26.908	105.693	132.601	6.630	— 2·5	9.698	9.945	Starkenbach-Rochlitz
46.900	33.300	34.800	88.900	123.700	1.490	37.105	76.191	113.296	1.365	+ 9·2	2.235	2.048	Strakonitz-Březnitz
82.900	41.100	58.300	123.200	181.500	2.556	59.286	125.520	184.806	2.603	— 1·8	3.834	3.905	Strakonitz-Winterberg
13.700	700	13.700	2.200	15.900	2.271	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.407	. . .	Tabor-Bechin
33.000	50.200	21.000	82.400	103.400	4.924	25.672	81.179	106.851	5.088	— 3·2	7.386	7.632	Tirschnitz-Schönbach
70.900	4.900	75.200	38.500	113.700	932	46.915	12.655	59.570	1.610	— 42·1	1.398	2.415	Triest-Parenzo
31.800	204.000	21.800	291.900	313.700	5.228	23.298	187.261	210.559	3.509	+ 49·0	7.842	5.264	Trzebinia-Skawce
223.600	154.900	239.000	594.100	833.100	6.264	237.592	653.889	891.481	6.703	— 6·5	9.396	10.055	Unterkrainer Bahnen
225.700	19.300	199.100	85.400	284.500	4.516	200.640	87.602	288.242	4.575	— 1·3	6.774	6.863	Valsugana-Bahn
38.700	12.600	23.500	33.800	57.300	5.209	22.832	30.547	53.379	4.853	+ 7·3	7.814	7.280	Vöcklabruck-Kammer
174.800	102.100	108.300	162.000	270.300	3.218	116.508	132.159	248.667	2.960	+ 8·7	4.827	4.440	Welser Lokalbahn
42.300	35.200	34.200	48.400	82.600	3.059	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4.589	. . .	Wippachtalb.
53.900	131.700	37.200	104.600	141.800	8.341	37.746	108.535	146.281	8.605	— 3·1	12.512	12.908	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
21.400	8.100	13.600	20.400	34.000	1.619	14.320	13.323	27.643	1.316	+ 23·0	2.429	1.974	Wodňan-Moldauthein
76.500	24.400	46.600	71.600	118.200	2.111	51.413	65.884	117.297	2.095	+ 0·8	3.166	3.143	Wodňan-Prachatitz
46.900	23.000	33.400	65.800	99.200	1.872	16.601	50.719	67.320	2.927	— 36·0	2.808	4.391	Wolframs-Teltsch
29.100	14.300	17.700	36.300	54.000	3.176	17.852	32.567	50.419	2.966	+ 7·1	4.764	4.449	Wotic-Selčan
107.900	36.700	77.700	147.000	224.700	2.957	83.907	135.598	219.505	2.888	+ 2·3	4.436	4.332	Ybbstalbahn
16.300	236.600	5.000	202.500	207.500	34.583	5.512	204.118	209.630	34.938	— 1·0	51.875	52.407	Zeltweg-Fohnsdorf
134.000	127.300	105.500	264.700	370.200	4.255	114.384	215.438	329.822	3.791	+ 12·2	6.383	5.687	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
51.500	37.400	36.400	88.400	124.800	2.400	37.851	72.714	110.565	2.126	+ 12·9	3.600	3.189	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
21.274	28.767	11.470	61.410	72.880	3.037	11.332	68.832	80.164	3.340	— 9·1	4.681	5.010	Časlau-Zawratetz
13.368	71.479	3.855	52.912	56.767	11.355	4.304	66.023	70.327	14.065	— 19·3	17.032	21.100	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
1,889.029	6,052.789	928.526	8,163.244	9,091.770	90.017	923.033	8,074.583	8,997.616	89.085	+ 1·0	135.025	133.627	Aussig-Teplitzer E. a. L.
753.018	346.078	481.228	907.253	1,388,481	9.195	472.483	811.724	1,284.207	8.505	+ 8·1	13.792	12.757	Teplitz (Settenz)-R.
1,685.567	1,508.243	1,544.890	5,016.133	6,561.023	20.003	1,654.196	4,983.177	6,637.373	20.236	— 1·2	30.004	30.354	Böhmische Nordbahn
607.251	1,511.872	908.304	3,714.043	4,622.347	24.851	940.256	3,565.060	4,505.316	24.222	+ 2·6	37.276	36.333	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
1,213.582	2,848.226	1,585.369	7,369.425	8,954.794	37.944	1,489.910	7,205.087	8,694.997	36.843	+ 3·0	56.916	55.264	Linie lit. B
358.975	457.011	287.057	1,654.402	1,941.459	21.334	313.036	1,722.293	2,035.329	22.365	— 4·6	32.001	33.488	Graz-Köflacher Eisenb.
7,230.772	8,864.858	11,821.502	42,922.705	54,744.207	52.842	11,497.233	41,714.849	53,212.082	51.363	+ 2·9	79.263	77.045	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
926.565	458.430	411.406	961.922	1,373.328	4.563	472.898	1,060.457	1,533.355	5.094	— 10·4	6.845	7.941	Lokalbahnen
641.449	891.165	594.576	3,272.894	3,867.470	60.429	597.964	3,244.757	3,842.721	60.043	+ 0·6	90.644	90.064	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
104.714	814.110	45.359	797.545	842.904	56.194	50.594	864.893	915.487	61.032	— 7·9	84.291	91.548	Leoben-Vordernberger
3,178.951	2,419.345	4,137.569	10,940.420	15,077.989	24.016	4,424.174	11,002.406	15,426.580	24.565	— 2·3	36.015	36.848	Oesterr. Nordwestbahn Garantierte Strecken
1,416.326	2,378.267	1,631.927	7,765.109	9,397.036	30.313	1,744.346	7,505.410	9,249.756	29.838	+ 1·6	45.470	44.757	Ergänzungsnetz
7,886.775	6,173.992	9,318.286	27,369.698	36,687.984	26.858	9,661.678	27,181.230	36,842.908	26.971	— 1·1	40.287	40.457	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
352.661	215.613	148.836	328.050	476.886	14.451	167.049	403.428	570.477	17.287	— 16·4	21.677	25.931	Ostrau-Friedlander Eb.
4,024.227	4,003.060	20,330.149	39,237.918	59,568.067	39.293	20,035.574	38,900.060	58,935.634	38.876	+ 1·1	58.940	43.314	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Lokalb in Oesterreich
268.670	. . . . .	64.652	. . . . .	64.652	16.183	81.302	. . . . .	81.302	20.326	— 20·5	24.245	30.489	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,523.446	1,229.101	1,146.916	4,002.111	5,149.027	18.067	1,227.511	4,288.209	5,515.720	19.353	— 6·6	27.101	29.030	Süd-Nordd. Verbindgsb.
694.675	384.392	522.609	809.864	1,332.473	14.971	583.876	755.677	1,339.553	15.051	— 0·5	22.457	22.576	Wien-Aspang Bahn
257.191	467.001	183.963	1,650.540	1,834.503	28.223	172.761	1,513.881	1,686.642	25.949	+ 8·8	42.335	38.924	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate August 1903	1902	Im Monate August 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende August 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Lokalbahnen.													
Auspitzer Lokalbahn	7	7	4.767	1 927	1.113	2.259	3.372	482	3.354	479	+ 0·6	7	7
Böhmische Kommerzialbahnen	193	193	54 313	24.704	26.664	74.298	100.962	523	102.946	533	— 1·9	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	33.816	7.927	47.232	27.918	75.150	2.424	74.495	2.403	+ 0·9	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	3.162	3.361	1.277	3.455	4 732	296	7.664	479	— 38·2	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	4.100	1.749	3.758	7.422	11.180	447	9.700	388	+ 1·2	25	25
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.), „ „ (Heinersd.), Raspenau-Weissbach	41	40	34.569	9.155	11.896	16 992	28.888	705	26.177	654	+ 7·8	41	21
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	4.448	1.248	3.126	3.643	6.769	270	7.729	309	— 12·6	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	33.490	263	24.409	998	25.407	3.176	22.790	2.849	+ 11·4	5	5
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	14.090	. . . .	14.068	14.068	1.172	15.311	1.276	— 8·2	12	12
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	. . .	4.271	1.063	3.080	3.250	6.330	352	. . . .	. . .	. . .	18	. . .
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	23.436	3.154	4.071	2.065	6.136	2.045	7.273	2.424	— 15·6	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	4.356	385	2.476	932	3.408	179	3.506	189	— 3·2	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	3.596	4.886	1.448	5.196	6.644	554	5.142	429	+ 29·1	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	2.676	6.875	2.434	5.034	7.468	249	5.162	172	+ 44·8	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.383	202	540	512	1.052	70	1.062	71	— 0 9	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.731	1.530	16.994	6.470	23.464	977	25.967	1.082	— 9·7	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	3.233	4.855	1.384	3.744	5.128	342	6.444	430	— 20·5	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	14.200	5.544	5.130	10.110	15.240	1.905	15.050	18.81	+ 1·3	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	38	12.331	4.732	14.682	12.482	23.164	282	14.721	237	+ 19·0	77	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	8.704	1.097	4.732	3.028	7.760	310	8.118	325	— 4 6	25	25
Pielachtalbahn	49	49	13.719	3.493	11 134	10.065	21.199	433	18.852	384	+ 12·4	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	4 546	2.446	2.930	6.776	9.706	647	9 087	606	+ 6·8	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.694	2.684	2.601	3.546	6.147	246	5.290	212	+ 6·0	25	25
Saitz-Göding	38	38	7.344	4.321	3.657	7.022	10.679	281	11.697	308	— 8·8	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	12.581	3.011	7.874	5.878	13.752	550	12.453	498	+ 10 4	25	25
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges.	67	67	61.608	3.114	102 284	10 934	113.218	1.689	110.872	1.654	+ 2·1	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	43.208	10.054	27.022	16.363	43.385	1.033	47.479	1.130	-- 8·5	42	42
Stammersdorf-Auersthal	22	. . .	20.406	79	9.109	194	9.303	423	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	13.042	29.456	4 898	35.440	40.338	2.241	44.734	2.485	— 9·8	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	13.427	4.112	10.640	10 040	20.680	431	19.380	404	+ 6·7	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.960	4.624	658	5.388	6.046	1.008	6.544	1.091	— 7·6	6	6
Swoleňowes-Smečna	10	10	3.211	18.436	362	30.047	30.409	3.041	38.445	3.844	— 20·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	12.497	9.704	8.215	19.892	28.107	721	32.426	832	— 13·3	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	19.156	10.501	15.962	16.887	32.849	670	25.276	516	+ 29·8	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	13.762	1.541	11.100	4.930	16.030	1.068	13.389	892	+ 19·0	15	15
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	4.357	1.754	1.589	5.206	6.795	849	6.933	867	— 2·1	8	8
Zillertalbahn	32	32	21.135	882	29.414	3.486	32 900	1.028	35.015	1.094	— 6·0	32	26
Dampftramways.													
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	200.334	2.898	27.743	3.634	31.377	3.138	30.402	3.040	+ 3·3	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm Krauss & Co.	42	42	349.745	1.032	101.747	2.602	104.349	2.485	94.189	2.243	+ 10·8	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	132.279	85	26.933	153	27.086	2 257	26.691	2.224	+ 1·5	12	12
Wien-Nussdorf *)	. . .	7	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	19.180	2.740	. . .	. . .	7
Westbahnlinie - Baumgarten-Hütteldorf *)	. . .	6	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	21.659	3.610	. . .	. . .	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	80.894	4.327	35.920	6.800	42.720	3.051	40.730	2.909	+ 4·9	14	14
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	90 853	42.947	25.947	40.173	66.120	2.644	64.505	2.580	+ 2·5	25	25
Summe	20.242	19.833	18,566.112	9,023.870	19,737.882	37,907.172	57,645.054	2.848	58,194.546	2.934	— 2·9	20.156·4	19.763

*) Ergebnisse des Betriebes pro 1902 und bis 1. Juli 1903, dem Tage der Uebernahme des Bahnunternehmens durch die Gemeinde Wien (Städtische elektrische Strassenbahnen).

Vom 1. Jänner bis Ende August 1903 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1903 (Kronen)	1902	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
													b) Lokalbahnen
34.839	12.579	8.443	13.672	22.115	3.159	10.113	11.757	21.870	3.124	+ 1·1	4.739	4.686	Auspitzer Lokalbahn
224.642	125.467	141.801	464.527	606.328	3.142	146.354	494.670	641.324	3.323	— 5·4	4.713	4.985	Böhm. Kommerzialb.
237 886	56.852	343.963	227 889	571.852	18.447	325.352	206.513	531.865	17.157	+ 7·5	27.670	25.736	Bozen-Meraner Bahn
20.461	23.259	8.334	24.624	32.958	2.060	8.907	31.847	40.754	2.547	— 19·1	3.090	3.821	Brandeis-Neratowitz
24.794	13.251	23.300	48.795	72.095	2.884	24.484	50.994	75.478	3.019	— 4·5	4 326	4.528	Deutschbrod-Humpoletz
192.873	60.504	69.477	118.360	187.837	4.581	43.701	52.009	95.710	4.558	+ 0·5	6 872	6.837	Friedländer Bezirksb.: Friedl.-Gr.(Hermsd.), " (Heinersd.), Raspenau-Weissbach
23.343	8 562	16.081	28.160	44.241	1.770	16.353	28.544	44.897	1.796	— 1·4	2.433	2.694	Gr.-Priesen-W.-Auscha
91.550	1.083	62.344	3.766	66 110	12.963	59.646	2.199	61.845	12.126	+ 6·1	19.444	18.189	Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
. . . .	106.274	. . . . .	109.120	109.120	9.093	. . . .	102.830	102.830	8.569	+ 6·1	13.640	12.854	Königshof-B.-Koněprus
21.276	7.317	13.924	22.115	36.039	2.002	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	3.003	. . .	Kühnsdorf-Eisenkappel
133.693	29.885	25.124	26.790	51.914	17.305	20.046	27.407	47.453	15.818	+ 9·7	25.958	23.727	Kuttenberger Lokalb.
26.584	3.976	15.634	10 659	26.293	1.384	16.077	12.736	28.813	1.516	— 8·7	2.076	2.274	Laibach-Oberlaibach
23.768	28.828	10.007	26.249	36.256	3.022	11.333	21.246	32.579	2.715	+ 11·3	4.533	4.073	Lundenburg-Eisgrub
17.517	34.653	15.849	29.515	45 364	1.512	16.177	24.700	40.877	1.363	+ 10·9	2 268	2.045	Melnik-Mšeno
10.273	3.004	3.942	5.172	9.114	608	4.417	5 763	10.180	679	— 10·5	912	1.018	Mšeno—Unter-Cetno
94.906	11.585	134.705	51.314	186.019	7.751	121.550	51.976	173.526	7.230	+ 7·2	11.626	10.845	Mori-Arco-Riva a. G.
18.306	36.718	8.192	36.468	44.660	2.977	7.549	44.145	51.694	3.446	— 13·6	4.466	5.169	Mutenitz-Gaya
87.263	47.195	32.016	75.649	107.665	13.458	36.007	75.169	111.176	13.897	— 3·2	20.187	20.845	Neutitscheiner Lokalb.
74.340	38.512	55.833	108.478	146.311	2.134	28.414	39.028	67.442	1.645	+ 29·7	3.201	2.468	N.-Oe. Waldviertelbahn
57.568	7.916	29.091	25.583	54.674	2.187	30.444	27.970	58.414	2.337	— 6·4	3.281	3.506	Otrokowitz-Wisowitz
83.313	23.719	62.951	71.387	134.338	2.741	58.922	65.775	124.697	2.545	+ 7·7	4.112	3.818	Pielachtalbahn
26.499	14.704	16.549	37.540	54.089	36.06	17.833	40.955	58.788	3.919	— 8·0	5.409	5.879	Reichenau a/K.-Solnitz
22.754	20.644	15.808	31.383	47.191	1.888	15.944	29.533	45.477	1.819	+ 3·8	2.832	2.729	Radkersburg-Luttenbg.
51.943	34.009	25.143	60.471	85.614	2.253	26 020	64.033	90.053	2.370	— 4·9	3.379	3.555	Saitz-Göding
84.082	28.931	51.276	45.143	96.419	3.857	47.284	49.013	96.297	3.852	— 0·1	5.785	5.778	Salzburg-Lamprechtsh.
175.687	25.418	254.255	73.795	328.050	4.896	248 071	87.651	335.722	5.010	— 2·3	7.344	7.515	Salzkammergut-Lokalb.
191.579	69.902	106 957	116.275	223.232	5.315	119.301	128.341	247.642	5.896	— 9·8	7.972	8 844	Schneebergbahn
69.433	217	30 939	786	31 725	2.644	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	3.966	. . .	Stammersdorf-Auersthal
92.131	227.581	32.055	278.384	310.439	17.247	35.706	296.454	332.160	18.453	— 6·5	25.870	27.680	Stauding-Stramberger
76.799	26.427	58.390	73.010	131.400	2.737	62.980	68.670	131.650	2.743	— 0·2	4.106	4.115	Steyrtal-Bahn
8.658	33.973	2.949	39.748	42.697	7.116	3.787	41.042	44.829	7.472	— 4·8	10.674	11.208	Stramberg-Wernsdorf
20.946	153.031	3.036	200.059	203.095	20 310	3.215	218.847	222.062	22.206	— 8·5	30.465	33 309	Swoleňowes-Smečna
89.766	78.278	57.465	143.538	201.003	5.154	54.738	160.343	215.081	5 515	— 6·6	7.731	8.273	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
93.980	83.278	58.791	134.203	192.994	3.939	56.926	112.732	169.658	3.462	+ 13·8	5.909	5.193	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
77.889	17.471	57.975	68.165	126.141	8.409	51 518	57.481	108.999	7.266	+ 15·0	12.613	10.899	Ueberetscherbahn
14.380	14.561	5 106	42.900	48.006	6.001	5.561	42.335	47.896	5.987	+ 0·2	9.006	8.981	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
87.938	13.177	100.553	41.011	141.564	4.424	88.908	29.981	118.889	4.572	— 3·2	6.636	6.858	Zillertalbahn
													Dampftramways.
,406.341	23.479	203.607	27.805	231.412	23.141	210.642	26.000	236.642	23.664	— 2·3	34.711	35.496	Brünner Lokaleisenb.-G. Ostrau-Witkow.-Ellg.
.270.817	7.361	624.367	19.813	644.180	15.338	567.402	13.334	580.736	13.827	+ 10·9	23.007	20.741	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
680.016	85	152.028	153	152.181	12.682	145.504	. . . . .	145.504	12.125	+ 4·6	19.022	18.188	Innsbruck-Hall i. T.
,498.463	. . . . .	216.181	. . . . .	216.181	. .	129.848	. . . . .	129.848	18.550	. . .	. . .	. .	Wien-Nussdorf
	. . . . .		. . . . .		. .	159.607	. . . . .	159.607	26.601	. . .	. . .	. .	Westbahnlinie - Baumgarten-Hütteldorf
269.096	36.918	104.678	53.472	158 150	11.296	93.667	57.141	150.808	10.774	+ 4·8	16.944	16.161	Salzburger Eisenb. u. Tr.
618.810	277.381	165.395	264.454	429.849	17.194	149.603	230.286	379.889	15.195	+ 13·2	25 791	22.794	Wr.Lokalb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
,571.488	68,940 464	112,744.763	292,395.299	405,140.062	20.100	113,258.368	286,394.094	399,652.462	20.222	— 0·6	30.150	30.333	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate August 1903 (Kilometer)	1902 (Kilometer)	Im Monate August 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate August 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter (Kronen)	im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	1902: im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende August 1903 (Kilometer)	1902 (Kilometer)
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·31	6·31	16.171	169	26.549	2.677	29.226	. . .	27.664	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·25	5·25	11.666	. . . .	31.032	. . . .	31.032	. . .	29.048	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	26.928	87	17.225	447	17.672	. . .	19.675	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	5·83	5·83	6.738	. . . .	35.927	. . . .	35 927	. . .	34.144	. . .	. . .	. . .	. . .
Schneebergbahn	9·67	9·67	6.084	36	20.478	274	20.752	. . .	21.542	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Strassenbahn	8·76	7·15	323.261	. . . .	32.345	. . . .	32.345	. . .	15.440	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau	11·09	11·09	184.132	. . . .	33.126	. . . .	33.126	. . .	33.747	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	64.361	. . . .	11.749	. . . .	11.749	. . .	10.678	. . .	. . .	. . .	. . .
Brünner Strassenbahnen	21·03	18·61	606.679	8.205	74.481	11.367	85.848	. . .	75.407	. . .	. . .	. . .	. . .
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	79.567	. . . .	14.762	. . . .	14.762	. . .	16.347	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	172.144	. . . .	17.331	. . . .	17.331	. . .	16.088	. . .	. . .	. . .	. . .
Dornbirn-Lustenau	11·12	. . .	29.864	. . . .	8.436	. . . .	8.436	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	19·06	127.004	2.352	24.679	4.441	29.120	. . .	23.082	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·60	2·60	21.971	. . . .	6.462	. . . .	6.462	. . .	6.209	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·10	30·96	654.813	. . . .	108.112	. . . .	108.112	. . .	116.177	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	55.668	. . . .	13.292	. . . .	13.292	. . .	14.483	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	19 099	. . . .	3.675	. . . .	3.675	. . .	5.114	. . .	. . .	. . .	. . .
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	359.115	. . . .	37.110	. . . .	37.110	. . .	25.023	. . .	. . .	. . .	. . .
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·11	5·11	85.048	. . . .	10.353	. . . .	10.353	. . .	10.099	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	418.485	. . . .	48.149	. . . .	48.149	. . .	45.132	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	11·94	6·04	247.239	. . . .	46.809	. . . .	46.809	. . .	37.275	. . .	. . .	. . .	. . .
Marienbader Stadtbahn	2·31	2·31	66.374	. . . .	16.110	. . . .	16.110	. . .	13.077	. . .	. . .	. . .	. . .
Neue Wr. Tramway-Ges. i. Liquid.*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	98.332	. . . .	14.965	. . . .	14.965	. . .	21.775	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	10·60	146.335	. . . .	13.676	. . . .	13.676	. . .	14.260	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn	43·17	43·17	1,619.183	. . . .	209.887	. . . .	209.887	. . .	210.086	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)**)	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Belvedere, Seilbahn mit elektrischem Betriebe a. d. Belvedere	0·10	. . .	24.388	. . . .	912	. . . .	912	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	131.962	. . . .	16.631	. . . .	16.631	. . .	17.786	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·14	6·14	158.114	. . . .	19.761	. . . .	19.761	. . .	19.516	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	134.968	56	23.144	56	23.200	. . .	24 506	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	916.963	. . . .	109.277	. . . .	109.277	. . .	99.652	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester Kleinb., Triest-Opčina	5 02	. . .	37.283	195	18.764	870	19.634	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener städt. elek. Strassenb.***)	164·61	115·38	11,956.646	. . . .	1,731.807	. . . .	1,731.807	. . .	1,331.221	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	92.022	. . . .	14.549	. . . .	14.549	. . .	14.213	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	. . .	0·10	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.051	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	14.907	. . . .	2.087	. . . .	2.087	. . .	2.052	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	36.596	. . . .	13.038	. . . .	13.038	. . .	12.588	. . .	. . .	. . .	. . .

†) Ausserdem die im Staatsbetriebe befindliche Lokalbahn Tabor-Bechin, welche unter Gruppe I c, und Mödling-Brühl, welche unter Gruppe III a, „Südbahn-Gesellschaft", zur Darstellung gelangt.

*) Ergebnisse des elektrischen Betriebes bis zur Uebernahme des Unternehmens — am 1. Juli 1903 — durch die Gemeinde Wien (Städtische elektrische Strassenbahnen).

**) Der Betrieb war im Monate August 1903 und 1902 eingestellt.

***) Die Ergebnisse beziehen sich nur auf den elektrischen Betrieb, und zwar inklusive jenes der übernommenen Linien der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft ab 1. Juli 1903.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die für den Monat August 1903 ausgewiesene Mehreinnahme resultiert aus dem stärkeren Güterverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Buchungen bis Ende Mai richtiggestellt.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die im Monate August 1903 erzielte Mehreinnahme ist auf den stärkeren Güterverkehr zurückzuführen.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind bis inklusive Mai richtiggestellt.

Bozen-Meraner Bahn. Die im Monate August 1903 erzielte Mindereinnahme aus dem Personen-

Vom 1. Jänner bis Ende August 1903 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	1903: für Güter (Kronen)	1903: im ganzen (Kronen)	1903: pro Kilom. (Kronen)	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	1902: für Güter (Kronen)	1902: im ganzen (Kronen)	1902: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate: 1903 (Kronen)	1902 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Zahnradbahnen.													
33 204	594	55.740	6.653	62.393	…	55.697	5.828	61.525	…	…	…	…	Achenseebahn
23.565	…	65.636	…	65.636	…	63.537	…	63 537	…	…	…	…	Gaisbergbahn
115.814	870	76 648	2.293	78.941	…	86.247	2.128	88.375	…	…	…	…	Kahlenbergbahn
10.395	…	58.862	…	58.862	…	64.098	…	64.098	…	…	…	…	Schafbergbahn
10.838	210	39.497	1.831	41.328	…	44.868	453	45.321	…	…	…	…	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.†)													
1,650.130	…	163.599	…	163.599	…	111.307	…	111.307	…	…	…	…	Aussiger elektr. Kleinb.
564.983	…	99.533	…	99.533	…	126.434	…	126.434	…	…	…	…	Baden-Vöslau
315.204	…	54 333	…	54 333	…	55.257	…	55.257	…	…	…	…	Bielitz-Zigeunerwald
4,288.924	68.555	518 039	89.530	607.569	…	475.823	90.823	566.646	…	…	…	…	Brünner Strassenbahn
599.353	…	108.437	…	108.437	…	117.382	…	117.382	…	…	…	…	Brüxer Strassenbahn
1,011.110	…	101.958	…	101.958	…	95.770	…	95.770	…	…	…	…	Czernowitzer elektr. B
201.501	…	54.117	…	54.117	…	…	…	…	…	…	…	…	Dornbirn-Lustenau
888.423	7.376	171.961	15.579	187.540	…	181.474	…	181.474	…	…	…	…	Gablonzer elektr. Str.B
80.975	…	21.558	…	21.558	…	21.041	…	21.041	…	…	…	…	Gmunden Bhf.-Stadt
4,688.052	…	780.634	…	780.634	…	863.909	…	863.909	…	…	…	…	Grazer elektr. Kleinb.
279.410	…	64.558	…	64.558	…	70.451	…	70.451	…	…	…	…	Graz-Maria Trost
89.246	…	16.334	…	16.334	…	24 343	…	24.343	…	…	…	…	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
2,753.592	…	286.741	…	286.741	…	192.691	…	192.691	…	…	…	…	Krakauer elektr. Kleinb.
599.787	…	74.928	…	74.928	…	70 878	…	70.878	…	…	…	…	Laibacher elektr. Str.-B.
3,305.646	…	376.871	…	376.871	…	361.600	…	361 600	…	…	…	…	Lemberger Elektr. E.
1,716.318	…	304.874	…	304.874	…	226.954	…	226.954	…	…	…	…	Linz-Urf.-Pöstlingberg
194.963	…	47.162	…	47.162	…	37.659	…	37.659	…	…	…	…	Marienbader Stadtbahn
3,207.457	…	475.903	…	475.903	…	…	…	…	…	…	…	…	Neue Wr. Tramway i. L.
710.099	…	109.537	…	109.537	…	126.788	…	126.788	…	…	…	…	Olmützer elektr. Str.B.
1,005.272	…	93.787	…	93.787	…	97.854	…	97.854	…	…	…	…	Pilsner elektr. Kleinb.
13,706.831	…	1,786.600	…	1,786.600	…	1,781.703	…	1,781.703	…	…	…	…	Prager elektr. Str.B.
…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	Prag (Belvedere)-Bubna
107 239	…	4.598	…	4.598	…	…	…	…	…	…	…	…	Prag-Belvedere, Seilb. mit elektr. Betriebe
1,178.791	…	142.978	…	142.978	…	142.511	…	142.511	…	…	…	…	Prag-Vysočan-Lieben
1,076.902	…	135 487	…	135.487	…	136.516	…	136.516	…	…	…	…	Reichenberger elektr.St.
874.564	288	141.847	289	142.136	…	152.967	572	153.539	…	…	…	…	Teplitz-Eichwald
5,618.387	…	657.585	…	657.585	…	603.236	…	603.236	…	…	…	…	TriesterTramway elek.L.
156.120	195	83.763	870	84.633	…	…	…	…	…	…	…	…	Triest. Kl. Triest-Opčina
96,324.928	…	13,146.302	…	13,146.302	…	11,354.078	…	11,354.078	…	…	…	…	Wiener elektr. Strassenb
634.779	…	101.862	…	101.862	…	100.153	…	100.153	…	…	…	…	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
…	…	…	…	…	…	8.299	…	8.299	…	…	…	…	Belvedere in Prag
70.088	…	10.312	…	10.312	…	9.484	…	9.484	…	…	…	…	Laurenziberg in Prag
82.098	…	31.116	…	31.116	…	28.989	…	28.989	…	…	…	…	Festung Hohensalzburg

verkehre ist auf die ausserordentlich hohe Frequenz im Monate August 1902 anlässlich des Festes in der Sachsenklemme zurückzuführen.

Der Ausfall im Personenverkehre wird jedoch durch das günstige Ergebnis des Güterverkehres mehr als kompensiert und resultiert die Mehreinnahme aus der Mehrverfrachtung von Rohmarmor und Bruchstein.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate August 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 16.298, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 10.798, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 5500; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 26.127, aus

dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 14.227, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 11.900 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultiert aus dem Verkehre von diversen Gütern, die Mindereinnahme beim Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Buchungen für die Monate Jänner bis April richtiggestellt.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. Die Mehreinnahmen des Monates August 1903 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres rühren davon her, dass der Personenverkehr auf der Strecke Wien—Stammersdorf durch die Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal eine Steigerung der Frequenz aufweist und auf der Strecke Floridsdorf—Gross-Enzersdorf wie im Monate Juli ein grösseres Quantum von Schotter und Klinkersteinen verfrachtet wurde.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate August 1903 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 383.585 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 45.544.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 6191 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 194.417.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Mehl und Mahlprodukten	um	2.182 t
Erzen und Schlaken	„	120 t
Kohlen	„	9.988 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	14.003 t
Zucker, raffiniert	„	5.341 t
Zucker, roh	„	2.449 t
Holz aller Art	„	1.304 t
Steinen aller Art	„	6.616 t
Eisen und Stahl	„	4.562 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 67.394 Personen und das Erträgnis um K 24.768 ab.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 3771 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 18.496 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	971 t
Mehl und Mahlprodukten	„	208 t
Holz aller Art	„	1.652 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Steinen aller Art	um	1.354 t
Erzen und Schlacken	„	162 t
Eisen und Stahl	„	277 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 12.439 Personen und das Erträgnis um K 3525 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 4147 t und eine Abnahme des Ertrāgnisses um K 9431 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Mehrverfrachtung und der Artikel Zucker, raffiniert, eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate August 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 1294 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 11, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 679 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1007.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs des Artikels Steine aller Art eine Mehr- und betreffs der Artikel Getreide aller Art, sowie Mehl und Mahlprodukte eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Abnahme um 623 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 131, ferner im Güterverkehre eine Abnahme des Frachtquantums um 138 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 489.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im August 1903 gegenüber dem August 1902 im Personenverkehre eine Abnahme um 1001 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 383, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 335 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 401.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Mehr- und rücksichtlich des Artikels Steine aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Mutenitz-Gaya ergab sich im Personenverkehre eine Zunahme um 294 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 323, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 119 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1639.

Diesbezüglich weist insbesondere der Artikel Holz aller Art eine Transportzunahme und die Artikel Getreide aller Art, sowie Mehl und Mahlprodukte eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Abnahme um 1121 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 480, im Güterverkehre eine Zunahme um 1221 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 1982 zu verzeichnen.

Was schliesslich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Zunahme um 260 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 39, im Güterverkehre eine Abnahme um 240 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 459.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind bis Ende Mai 1903 auf Grund definitiver Buchungen richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke). Die im Monate August 1903 erzielte Mindereinnahme erscheint in der Wenigerverfrachtung von Kohle, Eisenerzen und Getreide begründet.

Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Die für den Monat August 1903 nachgewiesene Mindereinnahme wurde durch den Minderbezug von Kalkstein seitens der Königshofer Zementfabrik und des Eisenwerkes Kladno verursacht.

Lokalbahn Mori-Arco-Riva a. G. Die für den Monat August 1903 resultierende Mindereinnahme ist der Minderverfrachtung von Baumaterialien und Papierabfällen zuzuschreiben.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate August 1903 ist der Personenverkehr um 2649 Reisende und die bezügliche Einnahme um K 523 zurückgegangen. Der Güterverkehr hat um 271 t abgenommen, während sich die Einnahme um K 711 erhöht hat.

Der Rückgang im Personenverkehre wird damit begründet, dass im August 1903 Ausflüge und Exkursionen nicht stattfanden.

Die geringere Verfrachtung von Melasse erklärt den Ausfall im Güterverkehre, während die bezügliche Einnahme durch die eingegangenen halbjährigen Miet- und Pachtzinse erhöht erscheint.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate August 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro August 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantiertes Netz . . .	+ 17.796	Personen	+	K 18.979
Ergänzungsnetz . . .	+ 4.262	"	—	" 4.744
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 24.577	"	+	" 12.728

Die gesteigerte Personenfrequenz hatte auf dem garantierten Netze der Oesterr. Nordwestbahn und auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn eine Mehreinnahme zur Folge. Auf dem Ergänzungsnetze ergibt sich trotz der Steigerung der Frequenz eine Mindereinnahme, deren Ursache in dem Ueberwiegen der Reisen auf kurze Entfernungen gelegen sein dürfte.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro August 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	— 5.590 t	—	K 184.451
" " Ergänzungsnetz .	+ 11.152 t	+	" 80.713
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 9.237 t	—	" 44.616

Das Minus in dem Verkehre und den Einnahmen auf dem garantierten Netze, bezw. der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist die Folge des Ausfalles in dem Getreide- und Mehlverkehre aus Ungarn, bezw. der Abnahme des Kohlenverkehres; das Plus des Verkehres und der Einnahme auf dem Ergänzungsnetze resultiert aus der Steigerung im Zucker- und Holzverkehre.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1903 ist bis Ende April vorgeschritten.

Olmützer elektrische Strassenbahn. Die Minderfrequenz gegenüber dem Vorjahre von 43.198 Personen, sowie der hierdurch entstandene Einnahmenausfall von K 6810 finden ihre Begründung wohl hauptsächlich in dem Wegfalle der Besucher der vorjährigen Olmützer Industrie- und Gewerbeausstellung, doch wurden die Ergebnisse ausserdem auch durch die abnormalen Witterungsverhältnisse, welcher Umstand sich besonders im Verkehre auf der Bahnhofstrecke bemerkbar machte, tangiert.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate August 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 16.817 ergeben, indem bei einer Mehreinnahme aus dem Personenverkehre per K 71.405 ein Ausfall im Frachtenverkehre von K 88.222 resultiert.

Die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, sowie die elektrische Bahn Mödling-Brühl wiesen gleichfalls Mindereinnahmen auf.

Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn . . . . K 1614
Personenverkehr + K 709
Frachtenverkehr — K 2.323
bei letzterer Bahn . . . . K 3.994

Dagegen hat die Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben eine Mehreinnahme von K 274 zu verzeichnen,
Personenverkehr — K 631
Frachtenverkehr + K 905

Von den Pachtbahnen weisen Zunahmen der Erträgnisse nach die
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . K 31.195
Personenverkehr — K 1.147
Frachtenverkehr + K 32.342
und die Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . K 857
Personenverkehr + K 332
Frachtenverkehr + K 525

Eine Verminderung der Einnahmen trat hingegen ein bei der
Leoben-Vordernberger Bahn um . K 14.736
Personenverkehr — K 2.478
Frachtenverkehr — K 12.258
Graz-Köflacher Bahn um . . . . . K 11.813
Personenverkehr — K 4.582
Frachtenverkehr — K 7.231
Lokalbahn Cilli-Wöllan um . . . K 4.319
Personenverkehr — K 649
Frachtenverkehr — K 3.670
und der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . K 98
Personenverkehr + K 36
Frachtenverkehr — K 134

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Buchungen bis Ende April richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate August 1903 zeigt der Personenverkehr einen Ausfall von 13.823 Fahrgästen und K 12.377 Einnahmen. Da während des Monates grösstenteils günstige Witterung herrschte, kann die Abnahme nur durch die ungünstige Einwirkung der Fahrkartensteuer erklärt werden. Der Güterverkehr weist eine Mehrverfrachtung von 563 t und eine Mehreinnahme von K 11.086 aus. Im gesamten verbleibt somit eine Mindereinnahme von K 1291.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre wurden um 5265 Fahrgäste mehr befördert, hierfür jedoch eine Mindereinnahme von K 2014 erzielt, welcher Widerspruch seine Erklärung in der Tatsache findet, dass der Verkehr in Strecken mit geringen Entfernungen unverhältnismässig stark zugenommen hat. Der Güterverkehr ergab einen Einnahmenausfall von K 2080. Im gesamten beträgt somit der Ausfall K 4094.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Der Gesamtverkehr ergibt eine Mindereinnahme von K 970.

Zillertalbahn. Als Gründe der im Monate August 1903 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres erzielten Mindereinnahmen sind die ausserordentlich ungünstigen Witterungsverhältnisse und durch Hochwasser verursachten Verkehrsstörungen zu betrachten.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass). (Genehmigung des Tunnelprofiles für in der Seilbahnstrecke auszuführende Tunnels.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 1. Oktober das vom Verwaltungsrate der Ueberetscherbahn in Bozen als Konzessionärin der Mendelbahn vorgelegte torartige, durch vertikale Seitenwände abgegrenzte und mit einem seitlichen Entwässerungskanal versehene Profil für die in km 0·8/9 und km 1·7/8 der Seilbahnstrecke der letztgenannten Bahnlinie vorgesehenen Tunnels zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 37.963.]

Normalspurige Lokalbahn Lambach - Vorchdorf (Eggenberg). (Projekt für die Variante einer Teilstrecke: Ergebnis der durchgeführten politischen Begehung: Baukonsenserteilung ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. September den von der k. k Statthalterei in Linz mitgeteilten Bericht über die am 23. Juli durchgeführte politische Begehung rücksichtlich des Projektes für die aus Anlass der Verlegung der Station Stadl-Paura der k. k. Staatsbahnlinie Lambach—Gmunden notwendig gewordene Variante der Teilstrecke km 3·7 bis km 4·9 der normalspurigen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf (Eggenberg) — bei welcher Amtshandlung auf Grund des anstandslosen Ergebnisses derselben von der Kommission der Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erteilt worden ist — genehmigend zur Kenntnis genommen.
[E.-M.-Z. 39.514.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Baukonsens für die Zugmeldeposten-Einrichtungen auf den im Kronlande Mähren gelegenen Strecken der Bahnlinie Kojetein—Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.
[E.-M.-Z. 44.264.]

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate August 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	Im Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oester. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien	710	18674	1054	20438	32	46	3	81	0·4	67	.	10	.	2	.	.	2	.	5
" Linz	689	4714	713	6116	24	9	.	33	0·5	31	.	3	.	.	.	.	.	.	.
" Innsbruck	873	2685	124	3682	48	67	1	116	3·2	86	.	5	.	.	.	24	1	.	2
" Villach	124	2731	1810	4665	27	46	10	83	1·8	75	.	6	.	1	.	.	1	.	1
" Triest	62	901	124	1087	4	6	.	10	0·9	6	.	4	.	.	.	.	.	.	1
" Pilsen	343	2641	5813	8797	18	36	24	78	0·9	80	.	94	.	1	.	.	1	4	9
" Prag	217	3447	4498	8162	16	62	23	101	1·2	59	2	38	.	1	.	.	1	.	6
" Olmütz	62	1894	3821	5777	.	74	.	74	1·3	9	.	.	.	.	.	65	.	.	7
" Krakau	93	1519	341	1953	5	67	8	80	4·1	82	.	60	.	.	.	.	1	.	6
" Lemberg	62	1801	403	2266	1	15	.	16	0·7	17	.	13	.	.	.	2	.	.	16
" Stanislau	155	1085	2951	4191	6	43	5	54	1·3	21	14	9	.	.	.	.	.	.	12
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	1048	589	1699	11	43	.	54	3·2	44	.	9	.	.	.	.	1	.	7
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	217	1360	1163	2740	26	72	9	107	3·9	142	13	166	.	32	.	.	.	.	8
Buschtěhrader Eisenbahn	465	963	1773	3201	12	3	1	16	0·5	15	.	2	.	.	.	.	.	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1172	93	1265	.	12	3	15	1·2	3	1	11	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	496	31	527	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	789	5559	5230	11578	57	78	5	140	1·2	112	8	38	.	9	.	.	1	1	34
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	620	29	711	.	3	.	3	0·4	1	.	1	.	.	1	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	5	.	5	2·0	2	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	536	6325	124	6985	25	36	1	62	0·9	71	1	31	.	.	.	.	2	.	27
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	806	6188	3937	10931	95	84	8	187	1·7	157	3	87	.	42	.	.	4	2	6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	369	42	411	.	4	.	4	1·0	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1133	9808	124	11065	83	58	.	141	1·3	84	6	88	.	.	.	.	2	3	14
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2142	31	2173	.	5	.	5	0·2	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	12	558	.	570	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ausland.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Frankaturen und Nachnahmen in Frankenwährung.) Ab 1. Oktober werden an den Kassenstellen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen die Frankaturen und Ueberweisungen auf Sendungen nach, bezw. aus den Ländern mit Frankenwährung zum Kurse von Frcs. 100 = Mk. 81·20 umgerechnet und erhoben, wenn nicht die Zahlung in der Frankenwährung erfolgt. Die auf Sendungen von Deutschland haftenden Nachnahmen werden zum Kurse von Frcs. 100 = Mk. 80·70 umgerechnet und an die Versender ausgezahlt.

England. (Eröffnung der Axminster-Lyme Regis-Eisenbahn in Dorsetshire.) Am 24. August ist die von der London- und South Western-Eisenbahn erbaute Nebenbahnstrecke von Axminster nach Lyme Regis in Dorsetshire eröffnet worden. Die neue Nebenbahn schliesst in Axminster an das Netz der London- und South Western-Eisenbahn an.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 3. September 1903 mit 46 Passagieren und 1214 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 128 Tonnen Zucker, nebst 3538 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 9 der Bombay-Eillinie von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 71.063 kg (worunter 14.920 kg Zucker) und 348 Stück Holz, Samarang 2230 kg Papier, Suez 2726 kg, Gedda 42.619 kg (worunter 34.700 kg Zucker), Suakim 7070 kg (worunter 6000 kg Zucker), Aden 17.382 kg, Mombassa 2428 kg Glasperlen, Zanzibar 2603 kg Glasperlen, Aden 81.261 kg (worunter 61 444 kg Zucker) und 3190 Stück Holz, Massaua 6408 kg, Hodeidah 19.621 kg (worunter 11.000 kg Zucker), Bombay 494.961 kg und 21 Pferde, Bassorah 20 362 kg, Bagdad 5543 kg, Bushire 673 kg, Mahomerah 750 kg Zündhölzchen, Mangalore 7611 kg, Calicut 2588 kg, Cannanore 173 kg Kurzwaren, Cochin 208, Penang 2796 kg, Singapore 41.379 kg, Batavia 2020 kg, Soerabaya 596 kg Manufakturwaren, Samarang 1227 kg, Bangkok 1224 kg Papier, Saigon 245 kg Papier, Boeleleng 284 kg Baumwollwaren, Hongkong 108.039 kg, Manila 710 kg Schuhwaren, Shanghae 20.159 kg, Yokohama 49.969 kg, Yokohama or Kobe 300 kg Tuch, Kobe 4524 kg und Kobe or Cako 3142 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug Kronen 1,214.380.

— (Abfahrt des Dampfers „India" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1797 Tonnen Gehalt ist am 10. September 1903 ohne Passagiere mit 102 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 6 der Santos-Linie von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Pernambuco 13.929 kg, Bahia 13.262 kg Papier, Rio de Janeiro 56.800 kg und Santos 17.782 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 40.810.

Verschiedene Mitteilungen.

Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr. (Generalversammlung.) Am 18. Juni fand in Linz unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Hof- und Gerichtsadvokaten und Reichsrats- und Landtagsabgeordneten Dr. Karl Beurle, sowie im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs, k. k. Hofrates i. P. Karl Graf die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr statt. Bei derselben waren sechs Aktienbesitzer persönlich anwesend, welche im eigenen und im Bevollmächtigungsnamen 8180 Stück Aktien der Gesellschaft mit 407 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die eigentlichen Betriebseinnahmen K 568.397·19 (gegen K 516.166·10 im Jahre 1901), die diversen Einnahmen K 909·96 (K 227·36), die Betriebs- und Verwaltungsauslagen K 340.419·71 (K 344.499·94). Abzüglich der sonstigen Auslagen und des Tilgungserfordernisses, sowie zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 stellte sich der Reingewinn auf K 110.700·99 (K 68.914·56). Hiervon wurden K 4000 dem zu bildenden Pensionsfonds und dem Pensionsfonds für die gesellschaftlichen Angestellten zugewiesen, K 79.380 als Dividende à K 14 gegen K 10 im Jahre 1902) an die im Umlaufe befindlichen Prioritätsaktien ausgeschüttet, K 20.000 dem Erneuerungsfonds überwiesen und der Restbetrag von K 7320·99 auf neue Rechnung vorgetragen. Sowohl der Geschäftsbericht als der Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Die beantragte Statutenänderung wurde genehmigt und der Verwaltungsrat mit der Durchführung derselben betraut. Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates wurde wieder mit acht festgestellt und die statutenmässig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Ludwig August Lohnstein und Otto Bohlmann einstimmig wiedergewählt. In den Revisionsausschuss wurden James Lederer und Ludwig Christ als Mitglieder und Oberingenieur Emil Futter und Amandus Heinisch jun. als Ersatzmänner neuerlich entsendet. Die Funktionsgebühr für den Präsidenten wurde analog dem Vorjahre mit K 4000, jene des Herrn Hermann Hofmann mit K 2400 bestimmt. Der Wert der Präsenzmarken des Verwaltungsrates wurde mit K 40 für jede Sitzung festgesetzt. — In der anschliessenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Herr Dr. Karl Beurle zum Präsidenten und Herr Ludwig August Lohnstein zu dessen Stellvertreter wiedergewählt. [E.-M.-Z. 43.203.]

Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów. (Generalversammlung.) Am 22. Juni fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Bezirkshauptmannes Vinzenz Dobrowolski die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów statt. An derselben nahmen zwölf Aktionäre teil, welche im eigenen, sowie im Bevollmächtigungsnamen 1925 Stuck gesellschaftliche Aktien mit 77 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 75.258·63 (gegen K 70.067·25 im Jahre 1901), die Betriebsausgaben K 40.694·67 (K 52.686·90), daher der Betriebsüberschuss K 34.563·96 (Kronen 17.380·35). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1901, sowie der Zinsenerträgnisse und abzüglich der sonstigen Auslagen per K 23.834·22 (K 22.135·22) und des Tilgungserfordernisses beläuft sich der Reingewinn auf K 18.406·25 (K 16.833·94). Hiervon wurde der Verlust aus dem Betriebe des klimatischen Kurortes Janów für die Zeit vom Jahre 1898 bis zum Jahre 1902 im Gesamtbetrage von K 16.489·78 bedeckt und der Rest von K 1916·47 auf neue Rechnung vorgetragen. Als Entlohnung für jedes Mitglied des Exekutivkomitees wurde der Jahresbetrag von K 1000 und der Wert der Anwesenheitsmarken für die Teilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrates und des Exekutivkomitees mit K 20 festgesetzt. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, sowie dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Die statutengemäss aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder desselben, Dr. Emanuel Roinski und Emanuel Ziffer, wurden wiedergewählt und die Kooptierung des Dr. Jakob Fruchtmann an Stelle des mit dem Tode abgegangenen Franz Stanek bestätigt. In den Revisionsausschuss wurden Johann Winiarz und Dr. Marian Lewakowski als Mitglieder und Veit Mokrzycki als Ersatzmann entsendet. [E.-M.-Z. 36.925.]

Oesterreichische „Union"-Elektrizitäts-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hugo von Noot und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. Franz Schonka die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Oesterreichischen „Union"-Elektrizitäts-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 12.410 Aktien mit 1240 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss, der mit einem Verluste von K 658.491·73 (im Vorjahre wurde ein Reingewinn von K 165.726·85 erzielt und eine vierprozentige Aktiendividende verteilt) schloss, wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Zur teilweisen Deckung des Verlustes wurde der Reservefonds mit K 17.314·32 herangezogen, während der Rest per K 641.177·41 auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Ferner beschloss die Generalversammlung eine Aenderung des § 5 der gesellschaftlichen Statuten zu dem Zwecke, um die vom Verwaltungsrate in seiner Sitzung vom 14. November 1902 auf Grund seines statutarischen Rechtes durchgeführte Erhöhung des Aktienkapitales der Gesellschaft von K 3,000.000 auf K 5,000.000 in den Statuten ersichtlich zu machen. Sodann wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Max Déri, Julius

Epstein und S. Kocherthaler wiedergewählt. Mit der Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses und der Festsetzung des Honorares für die Revisoren mit K 200 (wie im Vorjahre), schloss die Generalversammlung. In der darauf folgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde Hugo v. Noot neuerlich zum Präsidenten und Isidor Löwe neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M. Z. 36.653.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 3. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Alexander Markgraf Pallavicini und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionschefs Dr. Emil v. Hardt die 83. Generalversammlung der Aktionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn statt. An derselben nahmen 33 Aktionäre teil, welche 412 Stimmen vertraten. Aus dem Geschäftsberichte für das Betriebsjahr 1902 wären folgende Daten zu entnehmen:

1. Erträgnis des einheitlich konzessionierten Hauptbahnnetzes: Einnahmen aus dem Personentransporte K 16,185.242·43 (gegen K 15,661.565·26 im Vorjahre), aus dem Militärtransporte K 618.650·79 (K 543.609·30), für Gepäck Kronen 731.078·05 (K 743.792·21), für Eilgut K 2,410.740·40 (Kronen 2,316.187·65), für Frachtgut K 64,528.283·44 (K 63,848.196·67). Zuzüglich der verschiedenen Einnahmen per K 727.758·90 (K 621.440·94) stellten sich die gesamten Betriebseinnahmen auf K 85,201.754·01 (K 83,734.792·03), denen die eigentlichen Betriebsausgaben per K 47,906.873·25 (K 47,456.157·18) und die besonderen Auslagen per K 9,963.789·93 (K 10,514.846·88) gegenüberstehen, so dass sich ein Betriebsüberschuss von K 27,331.090·83 (gegen K 25,763.787·97 im Jahre 1901) ergibt. Da das Erfordernis für den Anlehensdienst und die Abschreibungen K 14,177.767·88 (K 13,814.330·76) betrugen, stellte sich der Reinertrag des Hauptbahnnetzes auf Kronen 13,153.322·95 (K 11,949.457·21).

   Es betrug weiters:

2. das Erträgnis der Lokalbahnen K 450.113·74 (K 274.435·93);
3. das Erträgnis aus dem Betriebe des gesellschaftlichen Montanbesitzes K 3,975.686·63 (K 4,098.788·37);
4. das Erträgnis des Privatbesitzes K 133.975·96 (K 137.655·32);
5. das Erträgnis des allgemeinen Reservefonds K 879.922·08 (K 641.322·08);
6. die Zinseneingänge aus der fruchtbringenden Verwendung der Barbestände des Betriebes K 136.359·14 (K 285.162·95);
7. der Kursgewinn an Valuten K 26.863·11 (K 24.830·72);
8. die sonstigen Erträgnisse K 6506·63 (K 2724·32).

Nach Abzug des die Positionen 2—8 treffenden Anteiles an der Tantieme des Verwaltungsrates per K 30.022·54 (Kronen 31.507·34) verblieben K 5,579.404·75 (K 5,433.412·35), so dass sich das Gesamterträgnis des Jahres 1902 auf K 18,732.727·70 (K 17,382.869·56) stellte. Abzüglich des Betrages von Kronen 7,823.681·25 (wie im Vorjahre) für die Auszahlung der fünfprozentigen Aktiendividende und zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 762.776·01 (K 1,523.395·83) bezifferte sich der der Generalversammlung zur Verfügung gestandene Betrag auf K 11,671.822·46 gegen K 11,082.584·14 im Vorjahre. Die Aktionäre nahmen den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss zur Kenntnis und erteilten dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, von dem Gewinne K 10,692.364·38 zur Austeilung einer Superdividende von K 143·50 pro ganze Aktie zu verwenden (im Vorjahre wurde eine Superdividende von K 138·50 verteilt) und den Rest per K 979.458·08 (Kronen 762.776·01) auf neue Rechnung vorzutragen. Im Zusammenhange damit wurde auch der Beschluss gefasst, im Sinne des § 50 der gesellschaftlichen Statuten eine 2½prozentige Abschlagszahlung auf die Dividende des laufenden Jahres zu leisten. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 32.367.]

Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 9. Mai fand in Gablonz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hugo v. Noot und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Johann Strachotinsky die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche 5100 Aktien vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1902 die Bahnbetriebseinnahmen K 272.673·98 (gegen K 268.406·66 im Vorjahre), die Kraft- und Lichtbetriebseinnahmen K 10.514·25 (K 13.103·24), die verschiedenen Einnahmen K 1723·80 (K 1021) und der Kursgewinn K 1444·42, während sich die Bahnbetriebs- und Verwaltungskosten auf K 230.166·70 (K 231.121·17), die Kraft-, Lichtbetriebs- und Verwaltungskosten auf K 8520·67 (K 9570·56) und die sonstigen Auslagen auf K 14.920·37 (K 1008·32) beliefen. Es bezifferte sich der Gewinn auf K 49.890·32 gegen K 52.141·61 im Jahre 1901. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss die Generalversammlung vom Gewinne den Betrag von K 35.000 in den Erneuerungsfonds zu legen und den Rest per K 14.890·32 auf neue Rechnung vorzutragen. Zum nächsten Punkte der Tagesordnung wurde eine Aenderung des § 19 der gesellschaftlichen Statuten dahingehend beschlossen, dass eine fixe Honorierung des Verwaltungsrates mit K 4000 jährlich festgesetzt wurde. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Max Jeiteles und Samuel Kocherthaler wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses und Festsetzung der Honorierung jedes der Revisoren mit K 100 schloss die Generalversammlung. In der darauf folgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Hugo v. Noot und der bisherige Vizepräsident Max Jeiteles als solche wiedergewählt. [E.-M.-Z. 28.470.]

Netolitzer Lokalbahn. (Generalversammlung.) Am 4. Juli fand in Prag unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Dr. jur. utr. Ottokar Kudrna und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Statthaltereisekretärs Heinrich Mahling die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft Netolitzer Lokalbahn statt. Zu derselben waren neun Aktienbesitzer erschienen, welche im eigenen und im Bevollmächtigungsnamen 1265 Stück Aktien der Gesellschaft mit 631 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 46.027·02 (gegen K 44.291·92 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 2196·24 (K 2178·61). Es stellten sich daher die Gesamteinnahmen auf K 48.223·26 (K 46.470·53). Dagegen betrugen die Betriebsausgaben K 29.127·23 (K 32.160·41) und die sonstigen Ausgaben K 5939·45 (K 5249·07), daher die Summe der Ausgaben K 35.066·68 (K 37.409·48). Sohin ergab sich ein Betriebsüberschuss von K 13.156·58 (K 9061·05). Die Verzinsung und Tilgung des Anlehens erforderte K 29.646·36, die verschiedenen Auslagen K 26·96 und die Verwaltungskosten K 2752·85. Bei Hinzuzählung der Aktivzinsen per K 5119·65 stand ein Betrag von K 18.276·23 zur Verfügung der Generalversammlung, und musste daher die Landesgarantie mit einem Betrage von K 14.149·94 in Anspruch genommen werden. Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss wurden genehmigt, sowie dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Sodann wurden die bisherigen Funktionäre der Gesellschaft wiedergewählt. Als Vertreter des Landesausschusses des Königreiches Böhmen gehören dem Verwaltungsrate der Direktor der Eisenbahnabteilung Franz Jahoda und der Konzipist Dr. jur. utr. Adalbert Mastný an. In der konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. jur. utr. Ottokar Kudrna zum Präsidenten und Herrschaftsdirektor Ferdinand Riedl zu dessen Stellvertreter wiedergewählt. [E.-M.-Z. 33.812.]

K. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 23. Mai fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Heinrich Feitis und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Anton Mařánek die diesjährige (31.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Prag-Duxer Eisenbahn statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 28.465 Aktien mit 1417 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte pro 1902 betrug der Ueberschuss K 2,418.495·85 (gegen K 2,163.497·28 im Vorjahre), wovon ein Betrag von K 1,137.060·39 (K 1,147.154·70) für das Prioritätenerfordernis, ferner K 399.720 (K 399.720) für die 4prozentige Dividende der Prioritätsaktien, K 79.500 (K 76.500) für die Aktien-Amortisationsquote und K 10.000 (K 10.000) an Verwaltungsrats-Tantieme abzuziehen kommen, so dass der Generalversammlung K 792.215·46 (K 530.122·58) zur Verfügung standen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und beschloss, aus dem Reingewinne eine Dividende von K 8 (wie im Vorjahre) an jede Stammaktie zu verteilen, einen Betrag von K 300.000 in den Reservefonds zu hinterlegen und den Rest von K 60.215·46 auf neue Rechnung vorzutragen. Weiters wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Michael Benies und Moritz Sohr wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauf folgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Heinrich Feitis neuerlich zum Präsidenten und Johann Pechar neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 26.181.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Reexpeditionstabelle des Tarifes, Teil IV, Heft 1, vom 1. Mai 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 ist nach Massgabe der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition (Punkt 10 der Tarifbestimmungen) des Verbandsgütertarifes, Teil IV, Heft 1, vom 1. Mai 1900 die Einlagerung und Reexpedition von Holz in der Station Kundl zulässig, und zwar für Sendungen

mit Herkunft von den österreichischen Stationen der Gruppe	bestimmt nach den französischen Stationen der Gruppe
G (ausgenommen Kundl), H, I, K, L, M, N, O, P, Q, S	I—XIII

Wien, am 6. Oktober 1903. [1006]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife.

Mit 1. November 1903 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. November 1900 gültigen Tarife für obgenannten Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Abänderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.
2. Neue und abgeänderte Frachtsätze.
3. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Seidowitz der k. k. österr. Staatsbahnen und Dallwitz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
4. Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers und des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende November 1903 in Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrages III sind durch die beteiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 30 Heller zu beziehen.

Wien, am 9. Oktober 1903. [1007]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Teil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894.

Einbeziehung der Station Rieding.

Ab 15. Oktober 1903 wird die Station Rieding der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit folgenden Entfernungen in den Kilometerzeiger, Schnitt-Tafel B, einbezogen.

Schnittpunkt II: 540, III: 549, IV: 626 und VI: 585 Kilometer.

Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen um je 12 km zu kürzen.

Wien, am 9. Oktober 1903. [1008]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen für den Güterübergang in Spalato von und nach der schmalspurigen Lokalbahn Sinj-Spalato.

Die laut der besonderen Zusatzbestimmungen zu den §§ 47 und 63 des Betriebsreglements für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen beim Uebergange von Schmal- auf Vollspurbahnen und umgekehrt festgesetzten, den reglementarischen Lieferfristen zuzurechnenden Zuschlagsfristen von 12 Stunden für lebende Tiere und Eilgüter und von 24 Stunden für Frachtgüter finden auch auf den Güterübergang in der Station Spalato von und nach der schmalspurigen Lokalbahn Sinj-Spalato mit Gültigkeit vom 12. September 1903, als dem Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke, im österreichisch-ungarischen Verkehre Anwendung.

Sobald die genannte Lokalbahn dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt sein wird, erstreckt sich die Gültigkeit dieser Zuschlagsfristen auch auf den internationalen Verkehr.

Triest, im September 1903. [1009]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung temporärer Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen für Eilgüter in Nicolsdorf und rücksichtlich des Güterüberganges in Kufstein, Wörgl und Leoben.

Die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. September 1903, Z. 42.789/16, am 21. September 1903 in Kraft getretene Zuschlagsfrist für Eilgüter während der Verkehrsunterbrechung bei der Station Nicolsdorf wurde mit 30. September 1903 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. September 1903, Z. 42.257, am 18. September 1903 in Kraft getretenen Zuschlagsfristen rücksichtlich des Güterüberganges in Kufstein und Leoben und die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. September 1903, Z. 42.257, am 28. September 1903 in Kraft getretenen Zuschlagsfristen rücksichtlich des Güterüberganges in Wörgl wurden mit 11. Oktober 1903 ebenfalls ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 12. Oktober 1903. [1010]

Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages IV zum Tarife, Teil II, Heft 3.

Mit 1. November 1903 gelangt zu dem im überschriftlich bezeichneten Verbandsverkehre ab 1. August 1899 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, für Getreide etc. ein Nachtrag IV zur Einführung.

Dieser Nachtrag, welcher Aenderungen von Frachtsätzen enthält, ist bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Oktober 1903. [1011]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit 15. Oktober 1903 gelangen direkte Fahrkarten II. und III. Klasse für Personen- und kombinierte Züge (St.E.G. Schnellzug, sonst Personenzug) zwischen Aussig St.E.G. einerseits und der Station Gablonz a. N. der Lokalbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald - Grünthal anderseits über Lobositz St.E.G.—Reichenberg zur Einführung.

Wien, am 3. Oktober 1903. [1012]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung eines Frachtsatzes.

Auf Seite 194 des Tarifes, Teil II, Heft 5, des Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1902 ist der Frachtsatz im Verkehre zwischen Szegimalom und Zauchtel von 721 Heller auf 271 Heller pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 10. Oktober 1903. [1013]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und bosnisch herzegowinischen Eisenbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. April 1903 gültigen Tarife, Teil I, Abteilung A, und des Nachtrages V zu dem ab 1. Jänner 1903 gültigen Tarife, Teil I, Abteilung B.

Mit 1. Dezember 1903 gelangen folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

a) Nachtrag I zum Tarife, Teil I, Abteilung A, enthaltend: Aenderung des Verzeichnisses der Eisenbahnen, für die der Tarif-Teil I gilt, Aenderung der Zusatzbestimmungen und Berichtigungen;

b) Nachtrag V zum Tarife, Teil I, Abteilung B, enthaltend: Aenderung der allgemeinen Tarifbestimmungen und des Nebengebührentarifes.

Exemplare dieser Nachträge können ab 20. Oktober 1903 um den Preis von 10 Heller pro Stück vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 10. Oktober 1903. [1014]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung in einer Kundmachung.

In Nr. 110 dieses Blattes vom 24. September 1903 ist in der unter Pos. 960 enthaltenen Kundmachung der Stationsname Grünwald auf Grünthal abzuändern.

Wien, am 6. Oktober 1903.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Süddeutscher Verband. (Tarifnachtrag XIV.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 ist zum Tarifhefte 8 (Verkehr Baden—Pfalz) der Nachtrag XIV ausgegeben worden. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für einige neu aufgenommene Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen und der Badischen Staatseisenbahnen, sowie für die aus dem Main-Neckarbahn-Pfälzischen Tarife übernommenen badischen Stationen der Main-Neckar Eisenbahn, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Rheinisch- und Frankfurt - Sächsischer Verband. (Aenderung.) Im obgenannten Verbande wird mit Wirkung vom 15. November 1903 die Station Herzogenrath aus dem Ausnahmetarif 6 (Steinkohlen u. s. w.) ausgeschieden.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1903 wurden die Stationen Abenheim, Gundheim und Herrnsheim der Eisenbahn-Direktion Mainz in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, vom 1. April 1903. (Zirkular.) Die General Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

„Es besteht Veranlassung, darauf hinzuweisen, dass zu den unter Ziffer 8 des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter fallenden gebrauchten Emballagen aus Holz auch leere, gebrauchte Wein-, Bier- etc. Fässer gehören.

Für diese ist gemäss § 30 (1) der allgemeinen Tarifvorschriften die Fracht nach der allgemeinen Stückgutklasse für das halbe wirkliche Gewicht nur dann zu berechnen, wenn sich nach dem Spezialtarife für bestimmte Stückgüter bei Berechnung für das volle Gewicht keine billigere Fracht ergibt.

Diese Erläuterung gilt auch für den inneren bayerischen Verkehr."

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausserkrafttreten ermässigter Frachtanteile für Rohkupfer- und Kupfervitriol-Sendungen nach Regensburg transit für Oesterreich.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1904 werden die seit dem Jahre 1886 für Rohkupfer- und Kupfervitrioltransporte in Ladungen von 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von norddeutschen Stationen nach Oesterreich veröffentlichten ermässigten Frachtanteile nach Regensburg transit Bahnhof ausser Kraft gesetzt.

Russischer Eisenbahngütertarif. (Aenderung der Tarifierung für Kupfer, unverarbeitet, von Batum towarnyj.) Mit Gültigkeit vom 20. September a. St., 2. Oktober n. St. 1903 gelangte für Sendungen von Kupfer, unverarbeitet, in Ringen, Barren (Platten), Stangen, Rollen, Blöcken und Mulden von Batum towarnyj nach sämtlichen Stationen der russischen Eisenbahn bei durchgehender Bahnbeförderung die Differentiale Nr. 6 zur Anwendung.

(„Osteuropäische Tarif-Rundschau".)

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Aenderung.) Am 1. Dezember 1903 scheidet die Station Biblisheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen aus dem Ausnahmetarife Nr. 16 (Mineralölrückstände) im Tarifhefte 1 für den Sächsisch-Südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Juni 1901 aus. Ueber die Höhe der hierdurch eintretenden Frachterhöhungen geben die beteiligten Dienststellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden (Wiener Str. 4) auf Erfordern Auskunft.

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1903 wurden die Haltestellen Gross-Darkheim und Schedlisken der Eisenbahn-Direktion Königsberg i. P., sowie die Haltestellen Karlsdorf und Ruschetz der Eisenbahn Direktion Bromberg in obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide ab Bouveret transit, Vallorbe transit, Genève loko und transit, Les Verrières transit, Locle transit und Delle transit, vom 1. Oktober 1899.

Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide ab Basel S.B.B. und Basel St. Johann, vom 21. Juli 1899.

Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide ab Romanshorn loko und transit, vom 15. Juli 1897.

Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide ab Rorschach, vom 15. Juli 1897.

Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide ab St. Margrethen und Buchs, vom 1. Oktober 1900. (Kündigung von Taxen.) Die in den obgenannten Tarifen enthaltenen Taxen für den Verkehr mit den Stationen der Böhmischen Nordbahn und im Transit über Strecken derselben werden hiermit auf den 31. Dezember 1903 gekündigt.

Ueber deren Ersetzung erfolgt später besondere Publikation.

Deutschland. (Tarifänderungen auf den Bayerischen Staatsbahnen.) An Stelle des „Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarifes" vom 16. Juli 1900 gelangte vom 1. Oktober 1903 ab ein neuer gleichnamiger Tarif zur Einführung. Durch die neue Art der Tarifbildung treten in einzelnen Güterverkehren bei den drei Stückgutklassen teilweise Frachtermässigungen ein, weil die Stückgutstaffeln nunmehr auch auf die Lokalbahnstationen ausgedehnt werden; die etwa eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gelten jedoch erst vom 1. Dezember 1903 ab. Mit Ausgabe dieses neuen Schnitttarifes hat nunmehr die Frachtermittlung im Verkehre mit den Vizinal- und Staatslokalbahn-Stationen für die normalen Tarifklassen und den Holzausnahmetarif allgemein auf Grund der Gesamtentfernungen zu erfolgen, für die Stations- und die weiteren Ausnahmetarife ist eine besondere Tarifbildung vorgesehen; über die Einzelheiten gibt der Abschnitt F des Schnittarifes Aufschluss. Im Verkehre mit den bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München tritt jedoch bezüglich der Tarifbildung gegen seither eine Aenderung nicht ein.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Forchheim [Hauptbahn].) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 ist die Station Forchheim (Hauptbahn) der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in die Tarifhefte 4, 7 und 8 des Verbandsgütertarifes aufgenommen worden.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Stationen.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1897. (Einbeziehung der Station Heide.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1903 wird die Station Heide des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Altona für die Abfertigung von Grossvieh (ausschliesslich Pferde) in Wagenladungen in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Tarifstationen Auskunft.

Gruppentarif II. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Mit Gültigkeit vom 3. Oktober 1903 gelangte im Versande von den im Ausnahmetarif V des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes genannten Versandstationen nach den Breslauer Umschlagsstellen Pöpelwitz-Umschlag und Kosel-Oderhafen ein Ausnahmetarif für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 6 der Position Holz genannt, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern zur Einführung. Die Fracht wird bei Erfüllung der „Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen" im § 14 der allgemeinen Tarifvorschriften zu den um 40 Prozent ermässigten Frachtsätzen des Rohstofftarifes berechnet.

— (Eröffnung des Haltepunktes Schwammelwitz für den Güterverkehr in Wagenladungen.) Am 10. Oktober wird der an der Strecke Ottmachau—Heinersdorf gelegene Haltepunkt Schwammelwitz für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau.

VERORDNUNGS-BLATT FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						pro 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2173	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	a) Güter der Klasse II b) Emballagen, gebrauchte, leere, laut Abschnitt C—V/a) und b) des Tarifes, Teil I, Abteilung B	Domstadtl k.k.St.B. oder umgekehrt		**Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarife**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller** a) | b)		**Im Kartierungswege**		
					Böhm.-Leipa A.T.E., B.N.B.					331 | 169				
					Friedland i. B. S.N.D.V.B.					349 | 172				
					Gablonz a. N. R.G.T.E.					343 | 181				
					Georgswalde-Ebersbach B.N.B.					384 | 190				
					Grünthal R.G.T.E.					329 | 173				
					Hohenelbe Oe.N.W.B.					262 | 136				
					Jičin Oe.N.W.B.					263 | 136				
					Neubydschow Oe.N.W.B.					233 | 122				
					Niemes (Stadt) A.T.E.					360 | 184				
					Parschnitz Oe.N.W.B.					227 | 122				
					Reichenberg S.N.D.V.B.					326 | 162				
					Rumburg B.N.B.					372 | 187				
					Schatzlar (Lokalbahn Königshan-Schatzlar)					255 | 142				
					Schluckenau B.N.B.					382 | 191				
					Starkenbach-Martinitz Oe.N.W.B.					258 | 138				
					Trautenau Oe.N.W.B.					231 | 123				
					Unter-Morchenstern R.G.T.E.					312 | 162				
					Warnsdorf B.N.B.					343 | 187				
2174	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Adlerkosteletz Oe.N.W.B.	Laun k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	Lokaltarife	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	113 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2175	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Pflastersteine der Tarifpos. 8—55, lit. b)	Klein-Schwechat	Mannersdorf oder Bruck a. L. St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an den Bezirksstrassenausschuss Bruck a. L. adressiert sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	16 Heller		Im Kartierungswege		
2176	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Koks und Briketts	Segen-Gottes	Okřischko trs. (für Sendungen nach Strakonitz, Station der k.k.St.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Koks bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Kohlentarif, Teil II, Heft 13, gültig vom 1. Jänner 1898	442 Heller pro Tonne à 1000 kg	342 Heller pro Tonne à 1000 kg	100 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
2177	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Zuckerrüben, frische	Dobřenitz-Syrowatka Oe.N.W.B.	Sadova-Dohalic	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	24 Heller		Im Kartierungswege		
			Rübenabfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle, Rübenpresslinge, Composte und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm. Pressschlamm)	Sadova-Dohalic	Dobřenitz-Syrowatka Oe.N.W.B.					21 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2178	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement aus Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Golleschau	Eperjes	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 10. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 86	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Igló					69				
					Kralován					39				
					Liptó-Szent Miklós					50				
					Rózsahegy					44				
					Doprád-Felka					62				
2179	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Klassen I	Friedek-Mistek	Rožnau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Heller 94	Heller 65	Heller 29	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
			II						81	60	21			
			A	bezw. vice versa					67	54	13			
2180	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Bielitz	Swoszowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. November 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	58 Heller		Im Kartierungswege		
				Czechowitz		Die Sendungen dürfen nur unfrankiert und ohne Nachnahme zur Aufgabe gelangen				58 Heller				

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2181	k. k. österr. Staatsbahnen		Rohzucker der Pos. Z—8b der Güterklassifikation	Tłumacz-Pałahicze	Luzan	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch die Partei	vom 15. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	82 Heller	56 Heller	26 Heller	Im Kartierungswege		
2182	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Zuckerrüben, b) Rübenschnitze der Pos. Z—10 des Tarif-Teiles I	a) Guntramsdorf Inzersdorf (Stationen der Wiener Lokalbahnen)	Angern K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Wiener Ueberfuhrtarif	Verschieden	a) 45 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
				b) Angern K.F.N.B.	Guntramsdorf Inzersdorf (Stationen der Wiener Lokalbahnen)					b) 32 Heller				
2183	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Hinter-Třeban—Lochowitz	a) Zuckerrüben, frische	Neumettl-Radausch	Lochowitz transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender. Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 15. Oktober bis auf Widerruf, längstens bis ad a) Ende Dezember 1903 ad b) Ende April 1904	Lokaltarif	Heller 11	8	3	Im Kartierungswege		
		Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla-Ledeč-Kácow	b) Zuckerrüben-Abfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitz-Abfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Roth-Petschkau	Kolin				11	8	3			
				Kolin	Roth-Petschkau				8	6	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2184	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz der Pos. H—19 der Güterklassifikation	**Gurahumora**	Żuczka	**Auflieferung eines Minimalquantums von 8000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für hartes Brennholz mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und für weiches Brennholz für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einer Zuckerfabrik bezogen und in derselben verwendet werden. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	vom 20. Juni 1903, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	51	37	14	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
				Frassin a. M.					55	40	15			
				Wama					58	42	16			
				Dragosza					70	42	28			
				Watra-Moldawitza					73	44	29			
				Russ-Moldawitza-Säge					76	45	31			
2185	**Südbahn-Gesellschaft**		Getrocknete Pflaumen	Sziszek	Ludwigshafen a. Rh., Mannheim	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Unter Aufrechthaltung der in dem nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen von Sziszek auf Grund der Frachtsätze des nebenbezeichneten direkten Tarifes abgefertigt werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, aller Art etc. im Rhein- und Main-Umschlage für den Verkehr mit Ungarn	Verschieden	Verschieden	95 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1904 gültigen Frachtsätze des nebenbezeichneten Tarifes
					Frankfurt a. M., Gustavsburg, Kastel Hafen, Mainz Hafen						76 Pfennig			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2186	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), in Säcken, verpackt, aus der Pos. E—18 / Schleifholz über 2·5 m Länge der Pos. H—19, lit. g — der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Stein-Verladestelle	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	85 Heller / 74 Heller		Im Kartierungswege		
2187	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Mösel	Prosecco	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Direkter Frachtsatz besteht nicht	103 Heller		Im Kartierungswege		
2188	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Glaubersalz, kalziniert oder kristallisiert, lose verladen	Liesing	Frantschach-St. Getraud	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Im übrigen gelten die einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Tarif	148 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
2189	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Soda der Pos. S—44, lit. a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Ebensee	Innsbruck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	166	162	4	Im Kartierungswege		
			Papier der Pos. P—1, lit. a) und b)	Aichberg-Steyrermühle		Aufgabe von Sendungen als Frachtgut im Gewichte unter 5000 kg pro Frachtbrief.			339	330	9			
				Wels					339	330	9			
				Laakirchen					346	341	5			
			Papier der Pos. P—1, lit. a) und b) und Pappe der Pos. P—3	Aichberg-Steyrermühle		Aufgabe als Frachtgut von mindestens 5000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbief oder Frachtzahlung hierfür.			226	216	10			
				Wels					226	216	10			
				Laakirchen					230	223	7			
			Papier der Pos. P—1, lit. a) und b)	Aichberg-Steyrermühle		Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür.			212	197	15			
				Wels					212	197	15			
				Laakirchen					216	204	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2190	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Getrocknete Pflaumen	Sziszek (Wasserprovenienz)	Bingen, mit der Bestimmung nach rheinisch-westfälischen Stationen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Unter Aufrechthaltung der in dem nebenbezeichneten Verbandsgütertarife enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen nachweislich zu Wasser in Sziszek einlangen und mit direkt auf rheinisch-westfälische Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden, auf welchen die Anwendung des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Tarifes bis Bingen vorzuschreiben ist	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Teil VI, Heft 2, Frachtsatz der Abteilung III	570 Pfennig	513 Pfennig	57 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe und die die Wasserzufuhr nach Sziszek nachweisenden Schiffspapiere, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2191	**Südbahn-Gesellschaft**		Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Graz S.B. transit*)	Ternitz	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 t zu 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Anhang zum Lokaltarife	52 Heller	50 Heller*)	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Nur gültig für Sendungen, welche die Station Premstetten-Tobelbad transitieren

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2192	**Südbahn-Gesellschaft**	Eisenbahn Wien-Aspang	Brennholz der Pos. H—19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Acsád und Szombathely	Wien E. W. A.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Verschieden	52 Heller inkl. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartierungswege		
2193	**Oesterr. Nordwestbahn**		Eichenholzextrakt	Korneuburg	Laube	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Oesterr. Donau-Umschlagstarif vom 1. März 1902		a) 119 Centimes *) b) 110 Centimes *)		a) Im Kartierungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Transport per Schiff von Belgrad nach Korneuburg, per Bahn von Korneuburg nach Laube und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt ad a) 12 Centimes, ad b) 6 Centimes für 100 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen von Belgrad, Mitrowitz und Zupanje bei direkter Abfertigung ab Belgrad über Korneuburg—Donau-Umschlag

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2194	**Südbahn-Gesellschaft**	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Bleiweiss und Minium	Klagenfurt, Pörtschach am See, Unter-Drauburg und Villach	allen Stationen der österr. Linien der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 10.000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Verschieden	Klasse A	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Frachtermässigung kommt nur dann zur Anwendung, wenn sich auf Grund der genannten Lokalgütertarife und des Anhanges hierzu keine billigeren Gebühren ergeben
2195	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	St. Johann in Tirol	Innsbruck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	58 Heller	40 Heller	18 Heller	Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
66	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3485	K. k. österr. Staatsbahnen		Rohzucker der Pos. Z—8 b der Güterklassifikation	Żuczka	Przeworsk	Die Rubrik 4 („Artikel") ist durch folgenden Zusatz zu ergänzen: „sowie Kristall-(Sand-)Zucker". Diese Aenderung tritt mit 15. Oktober 1903 in Kraft.	

Druck von Otto Maass' Söhne. Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 119. **Wien, 15. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Oktober 1903, Z. 40.112, an die k. k. Staatsbahn-Direktionen und an die Verwaltungen der Privatbahnen, betreffend die Beistellung eines Wagens mit Abort bei Zügen mit Personenbeförderung.

Mit dem Erlasse vom 19. November 1874, Z. 33.620 (Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt ex 1874, Nr. 133), hat das k. k. Handelsministerium verfügt, dass bei allen Zügen mit Personenbeförderung Aborte vorhanden sein müssen. Mit Rücksicht auf die seither dem Betriebe übergebenen zahlreichen Lokalbahnen von mitunter ganz geringer Länge, sowie im Hinblicke auf den Umstand, dass auf einzelnen Strecken der Motorwagenbetrieb zur Einführung gelangte, findet das Eisenbahnministerium in Abänderung des eingangs genannten Erlasses zu gestatten, dass bei der Beförderung von Personen mit Motorwagen, ferner bei Lokalbahnzügen, deren Fahrzeit nicht mehr als eine Stunde beträgt und die sonstigen lokalen Verhältnisse dies zulässig erscheinen lassen, von der Beistellung eines Wagens mit Abort zu diesen Zügen abgesehen werden kann.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Staně m. p.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Frankfurt a. M.: Schliessung des Haltepunktes Louisa für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern.) Ab 1. Dezember wird die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern auf dem an der Bahnstrecke Darmstadt—Frankfurt a. M. gelegenen Haltepunkte Louisa aufgelassen werden.

Bayern. (Tarifänderungen auf den Bayerischen Staatseisenbahnen.) Ab 1. Oktober gelangte an Stelle des „Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarifes“ vom 16. Juli 1900 ein neuer gleichnamiger Tarif zur Einführung. Durch die neue Art der Tarifbildung treten in einzelnen Güterverkehren bei den drei Stückgutklassen teilweise Frachtermässigungen ein, weil die Stückgutstaffeln nunmehr auch auf die Lokalbahnstationen ausgedehnt werden; die etwa eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gelten jedoch erst vom 1. Dezember 1903 ab. Mit Ausgabe dieses neuen Schnitt-Tarifes hat nunmehr die Frachtermittlung im Verkehre mit den Vizinal- und Staatslokalbahnstationen für die normalen Tarifklassen und den Holzausnahmetarif allgemein auf Grund der Gesamtentfernungen zu erfolgen, für die Stations- und die weiteren Ausnahmetarife ist eine besondere Tarifbildung vorgesehen; über die Einzelheiten gibt der Abschnitt F des Schnitt-Tarifes Aufschluss. Im Verkehre mit den bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München tritt jedoch bezüglich der Tarifbildung gegen seither eine Aenderung nicht ein.

Schweiz. (Vornahme von Versuchen mit dem elektrischen Betriebe einer Normalbahn.) Einem Berichte des k. u. k. Generalkonsulates in Zürich zufolge ist der Maschinenfabrik Oerlikon bei Zürich die Bahnstrecke Oerlikon—Otelfingen zur Vornahme von Versuchen mit dem elektrischen Betriebe einer Normalbahn zugewiesen worden. Die hierzu erforderliche, besonders konstruierte Lokomotive, deren auf zweimal zwei gekuppelten Achsen ruhendes Untergestell in der Lokomotivfabrik in Winterthur angefertigt wurde, ist kürzlich in der Maschinenfabrik Oerlikon eingetroffen, wo noch die vollständige Ausrüstung erfolgt, worauf die Probefahrten unternommen werden. Das Gewicht der Lokomotive, welche für die Beförderung von Güterzügen bestimmt ist, wird im betriebsfähigen Zustande circa 40.000 kg betragen.

Russland. (Konzession zum Baue einer Eisenbahn zwischen dem Bezirke Lgowo-Briansk und der Zweigbahn Konotop-Pirogow.) Die Direktion der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn hat die Bewilligung zum Baue einer vollspurigen Eisenbahn zwischen dem Bezirke Lgowo-Briansk und der Zweigbahn Konotop-Pirogow erhalten.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate August		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Monats-Ergebnisse: Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August	
					1903				1902				
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz per Kilometer in Prozenten	1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·0	8.031·0	4,023.500	1,854.800	5,456.200	13,231.000	18,687.000	2.326	18,783.748	2.339	— 0·6	8.034·0	8.031·
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	218.905	175.259	456.052	973.662	1,422.714	2.031	1,436.835	2.041	— 0·5	704·1	704·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	69.065	36.987	40.842	114.488	155.330	1.295	143.324	1.195	+ 8·4	119·9	119·
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	212.918	247.497	273.251	854.327	1,127.578	2.946	1,187.181	3.102	— 5·0	382·7	382·
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	9.159	44.220	7.282	69 557	76.839	1.136	74 709	1.105	+ 2·8	67·6	67·
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	41.000	28.400	20.800	78.500	99.300	1.458	98.997	1.454	+ 0·3	68·1	68·
Hauptbahnen zusammen .	9.376·4	9.373·4	4,574.547	2,387.163	6,254.427	15,321.534	21,575.961	2.301	21,724.794	2.318	— 0·7	9.376·4	9.373
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	111.023	72.042	89.000	233.600	322.600	826	317.410	812	+ 1·7	390·5	390·
Belišce-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	5.449	21.877	4.981	28.285	33.266	414	23.671	295	+ 40·3	80·3	80·
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	337.800	12 200	90.552	11.300	101.852	1.799	96.428	1.703	+ 9·7	56·6	56·
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	106 940	. . . .	20.315	. . . .	20.315	2.335	20.051	2 305	+ 1·3	8·7	8·
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·5	11·5	193.282	1.915	31.162	900	32.062	2.788	29.546	2.568	+ 8·6	11·5	11·
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	10.014	3.089	16.064	10.900	26.964	601	30.021	669	— 10·2	44·9	44·
Holics-Gödinger Lokalbahn . . .	3·4	3·4	2.287	1.256	565	1.144	1.709	503	2.058	605	— 16·8	3·4	3·
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges. .	58·0	58·0	20.647	13.971	5.668	32.104	37.772	651	35.737	616	+ 5·7	58·0	58·
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	6.049	3.228	4.849	11.630	16.479	195	18.961	224	— 12·9	84·6	84·
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.669	605	3.064	3 001	6.065	121	6.440	129	— 6 2	50·0	50·
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	45.708	16.790	62.700	82.300	145.000	572	140.000	552	+ 3·6	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Lokalbahn . .	27·7	27·7	21.233	3.452	6.378	6.886	13.264	476	10.189	368	+ 30·0	27·7	27·7
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	12.100	8.224	8.081	20.367	28.448	663	33.790	787	— 15·8	42·9	42·7
Zágráb (Leskovac)-Samoborer L.-B.	19·7	19·7	14.057	729	7.522	1.721	9.243	469	8.063	409	+ 14·7	19·7	19·9
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges. .	64·3	64·3	7.803	3.771	2.817	6.309	9.126	142	9.168	142	. . .	64·3	64·3
Borossebes-Menyházaer Lokalb. .	21·1	21·1	1.698	1.898	1.380	2.750	4.130	196	4.110	195	+ 0·6	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn .	27·3	27·3	17.294	1.560	7.466	3.300	10.766	394	9.647	353	+ 11·6	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	13.934	21.343	15.839	46.179	62.018	503	62.282	505	— 0·4	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn .	17·3	17·3	12.129	1.030	5.804	2.448	8.252	477	8.620	498	— 4·2	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	17.779	5.135	9.532	12.620	22.152	203	18.331	168	+ 20·8	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvatalbahn	70·3	70·3	13.504	1.379	10.328	4.157	14.485	266	19.690	281	— 26·7	70·3	70·3
Gölnitztal-Bahn	33·0	33·0	5.773	12.186	2.855	26.151	29.006	879	25.879	784	+ 12·1	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	4.521	2.627	1.382	1.478	2.860	333	3.218	374	— 11·9	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	6.192	1.441	3.297	2.185	5.482	432	6.551	516	— 16·3	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	3.275	1.713	3.003	356	3.359	369	2.725	299	+ 23·4	9·1	9·1
Poprádtal-Bahn	14·0	14·0	12.358	4.516	6.529	6.701	13.230	945	14.982	1.070	— 11·7	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	2.539	1.630	1.195	1.426	2.621	238	2.637	240	— 0·8	11·0	11·0
Szepes-Varaljaer L.-B.	9·3	9·3	3.022	3.377	2.535	2.824	5.329	576	4.607	495	+ 16·4	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn . . .	21·3	21·3	16.564	2.307	7.489	4.030	11.519	541	8.629	405	+ 33·6	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	5.158	2 195	7.259	5.714	12.973	165	9.829	125	+ 22·0	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate August 1903.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen								Differenz pro Kilometer in Prozenten			
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
25,539.700	12,859 800	35,662.320	94,983.659	130,645.979	16.262	32,972.383	92,689.132	125,661.515	15.647	+ 3·9	24.393	23.471	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
1,543.720	1,523.612	2,696.871	7,986.676	10,683.547	15.173	2,628.871	7,897.225	10,526.096	14.951	+ 1·8	22.760	22.427	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
450.935	314.780	264.007	921.733	1,185.740	9.889	260.509	839.029	1,099.538	9.170	+ 7·8	14.834	13.755	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
1,230.753	1.872.344	1,454.973	6,532.986	7,987.959	20.873	1,486.853	6,455.750	7,942.603	20.754	+ 0·6	31.310	31.131	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
60.269	372 882	47.089	585.825	632.914	9.362	46.266	596.912	643.178	9.514	— 1·6	14.043	14.271	Mohács-Fünfkirchner Bahn
245.000	222.400	130.400	608.000	738.400	10.843	129.515	589.628	719.143	10.560	+ 2·7	16.265	15.840	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
29,070.378	17,165.818	40,255.660	111,618.879	151,874.539	16.198	37,524.397	109,067.676	146,592.073	15.639	+ 3·6	24.297	23.459	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
727.113	483.622	576.780	1,601.010	2,177.790	5.577	568.620	1,432.260	2,000.880	5.124	+ 8·8	8.366	7.686	Arader u. Csánader E.
37.865	173.505	35.007	220 288	255.295	3.179	32.059	174.396	206.455	2.571	+ 23·7	4.769	3.857	Belišće-Kapelna(Sl.Drauth.)
2,346.345	90.318	581.749	71.459	653.208	11.541	556.763	57.100	613.863	10.845	+ 6·4	17.312	16.268	Budapester Lokalbahnen
718.877	. . . .	137.755	. . . . .	137.755	15.834	130.000	. . . . .	130.000	14.943	+ 6·0	23.751	22.415	Budapest-Budafok
1,450.297	8.217	216.646	3.908	220.554	19.179	197.373	2.804	200.177	17.407	+ 10·2	28.769	26.111	Budapest-Szt. Lörincz
46.926	23.793	64.007	82.802	146.809	3.269	74.142	87.222	161.364	3.594	— 9·0	4.904	5.391	Eperjes-Bartfeld
12.929	10.049	3.637	9.436	13.073	3.845	4.224	13.318	17.542	5 159	— 25·5	5.768	7.739	Holics-Gödinger Lokalbahn
135.157	100.875	35.428	244.902	280.330	4.833	35.239	233.925	269.164	4.641	+ 4·1	7.250	6.962	Marmaroser Salzb. A.-G.
40.448	28.502	31.881	130 646	162.527	1.921	30.282	108.078	138.360	1.635	+ 17·5	2.882	2.455	Nagy-Károly—Somkut
42.014	6.707	25.306	26.204	51.510	1.030	28.118	34.156	62.274	1.245	— 17·2	1.545	1.868	Segesvár—Szent-Agota
340.461	137.404	360.870	660.590	1,021.460	4.027	349.633	605.947	955.580	3.768	+ 6·8	6.041	5 652	Számosthal-Bahn
128.002	18.417	35.198	35.008	70.206	2.534	32.299	35.393	67.692	2.444	+ 3·6	3.801	3.666	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. . . .	42.110	. . . .	16.800	16.800	2.948	. . . .	16.800	16.800	2.948	. . .	4.421	4.421	Terret-Kovásznaer Bahn
78.200	100.874	56.451	185.907	242.358	5.649	52.751	184.705	237 463	5.534	+ 2·1	8.474	8.301	Ungtalbahn
82.193	4.216	41.994	12.714	54.708	2.777	38.403	10.850	49.253	2.500	+ 11·1	4.146	3.750	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
58.040	20.970	21.463	29.334	50.797	790	15.122	49.525	64.647	1.005	— 21·4	1.185	1.508	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
6.099	11.504	4.210	15.630	19.840	940	3.430	14.990	18.420	873	+ 7·7	1.410	1.310	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
114.963	13.360	50.406	21.177	71.583	2.622	49.618	19.436	69.054	2.529	+ 3·6	3.933	3.794	Haraszti-Ráczkever Lokalb.
													In Verwaltung der Südb.
95.388	166.940	95.266	388.690	483.956	3.927	91.917	351.710	443.627	3.601	+ 9·1	5.891	5.402	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
76.181	7.355	38.847	22.272	61.119	3.533	38.417	21.335	59.752	3.454	+ 2·2	5.300	5.181	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E
119.061	40.708	62.778	93.899	156.677	1.435	58.117	73.205	131.322	1.203	+ 19·3	2.153	1.805	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
93.381	28.260	65.073	88.425	153.498	2.183	68.063	64.074	132.137	1.879	+ 16·2	3.275	2.819	Arvatalbahn
35.865	96.035	16.306	251.086	267.392	8.103	16.973	205.026	221.999	6.727	+ 20·5	12.155	10.091	Gölnitztal-Bahn
23 902	25.439	6.801	15.101	21.902	2 547	7.297	16.645	23.942	2.784	— 8·5	3.820	4.176	Késmark—Szepes-Bélá
42.157	12.514	21.052	19.934	40.986	3.227	21.188	24.191	45.379	3.573	— 9·7	4.841	5.359	Löcsethal-Bahn
7.739	1.857	7.003	4.231	11.234	1.234	7.419	472	7.891	867	+ 42·3	1.851	1.301	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
66.421	45.339	31.769	62 241	94.010	6.715	32.029	66.594	98.623	7 045	— 4·7	10.073	10 568	Poprádtal-Bahn
15.192	15.962	6.529	13.102	19.631	1.785	7.073	16.183	23.256	2.114	— 15 5	2.677	3.171	Szepes-Béla—Podoliner B.
21.452	36.869	11.961	27.831	39.792	4.279	8.358	23.323	31.681	3.407	+ 25·6	6.418	5.110	Szepes-Varaljaer L.-B.
71.360	17.862	30.204	27.197	57.401	2.695	27.912	16.568	44.480	2.081	+ 29·4	4.043	3.122	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
32.470	12.983	37.943	35.737	73.671	938	30.802	28.804	59.606	759	+ 23·6	1 407	1.139	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate August 1903	1902	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1902: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	49.200	6.200	31.000	11.500	42.500	327	43.560	336	— 2·7	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	46.500	6.100	31.600	18.500	50.100	346	49.229	340	+ 1·8	145·0	145·0
Bálaton-St. György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	12.900	1.500	7.500	4.500	12.000	202	12.294	207	— 2·4	59·4	59·4
Bács - Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	32.600	6.500	23.800	20.200	44.000	405	43.211	398	+ 1·8	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	12.700	4.400	7.000	9.000	16.000	193	15.609	189	+ 2·1	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	15.500	3.600	8.500	9.000	17.500	220	16.988	214	+ 2·8	79·5	79·5
Bihárer Vizinalbahnen	177·7	177·7	35.600	9.700	31.000	28.000	59.000	333	58.434	329	+ 1·2	177·7	177·7
Boldvatalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	11.600	5.100	7.300	8.200	15.500	268	14.678	254	+ 5·5	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	48.700	14.800	36.000	35.000	71.000	696	69.729	684	+ 1·8	102·0	102·0
Budapest-Gran Lokalbahn	98·7	98·7	58.100	38.900	31.400	82.500	113.900	1.154	112.909	1.144	+ 0·9	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn	63·2	63·2	14.400	5.600	13.100	13.600	26.700	422	26.071	413	+ 2·2	63·2	63·2
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	4.100	4.900	1.300	8.500	9.800	412	9.700	408	+ 1·0	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	13.500	1.700	7.000	3.700	10.700	272	10.570	269	+ 1·1	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	28.400	13.700	19.000	42.500	61.500	452	62.404	459	— 1·5	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	27.500	9.500	14.000	19.000	33.000	581	31.608	556	+ 4·5	56·8	56·8
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.)	340·2	340·2	101.200	34.100	67.000	116.000	183.000	538	181.731	534	+ 0·7	340·2	340·2
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	60·4	. . . .	12.200	2.400	5.600	4.000	9.600	159	. . . .	. .	. . .	8·5	. . .
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	16.400	5.800	12.300	12.000	24.300	228	23.690	223	+ 2·2	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.500	800	6.000	2.600	8.600	166	8.466	163	+ 1·8	51·9	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövöer Lokalb.	9·0	. . . .	5.300	500	2.100	700	2.800	311	. . . .	. .	. . .	5·9	. . .
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	5.400	700	2.500	1.500	4.000	160	3.860	154	+ 3·9	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	22.600	4.300	15.800	11.500	27.300	413	27.464	415	— 0·5	66·1	66·1
Raab — Veszprém — Uj-Dombovár	203·2	203·2	46.500	15.400	33.000	44.000	77.000	379	76.497	376	+ 0·8	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	5.800	3.200	4.700	8.700	13.400	318	14.012	333	— 4·5	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8.900	1.500	5.600	4.100	9.700	174	9.200	165	+ 5·5	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	9.600	2.300	6.500	5.500	12.000	340	12.765	362	— 6·1	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	800	400	500	700	1.200	96	1.144	91	+ 5·5	12·5	12·5
Hodmezö-Vásárhely — Makó — Nagy-Szt. Miklós	26·8	. . . .	4.000	500	2.400	900	3.300	123	. . . .	. .	. . .	14·3	. . .
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	5.500	1.400	3.500	2.500	6.000	149	6.291	156	— 4·5	40·4	40·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	16.000	2.000	11.500	4.000	15.500	287	16.343	303	— 5·3	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn	26·2	26·2	4.800	800	2.300	1.300	3.600	137	3.665	140	— 2·1	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	8.000	1.600	4.300	2.700	7.000	158	7.070	159	— 0·6	44·4	44·4
Kaschau-Torna Lokalbahn	59·1	59·1	13.300	8.300	12.000	21.000	33.000	558	32.616	552	+ 1·1	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	8.300	800	5.900	2.000	7.900	205	7.239	188	+ 9·0	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30·3	5.200	200	2.600	600	3.200	106	3.008	99	+ 7·1	30·3	30·3
Keszthelyer Lokalbahn	35·0	9·7	18.000	1.800	8.900	5.400	14.300	409	11.735	1.210	— 66·2	18·8	9·7
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	10.900	2.800	7.500	7.500	15.000	147	14.934	146	+ 0·7	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	12.100	2.100	8.000	3.700	11.700	220	11.158	210	+ 4·8	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	2.000	400	1.800	2.200	118	2.008	107	+ 10·3	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	7.100	500	2.700	1.100	3.800	165	3.693	161	+ 2·5	23·0	23·0
Körös-Belovár Lokalbahn	97·4	97·4	27.900	7.100	17.000	16.000	33.000	339	32.538	334	+ 1·5	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	6.400	2.100	3.000	4.700	7.700	347	7.264	327	+ 6·1	22·2	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5	. . . .	11.000	1.100	5.700	3.200	8.900	179	. . . .	. .	. . .	49·5	. . .
Lonjatalbahn	114·3	114·3	24.500	7.200	23.000	17.500	40.500	354	40.368	353	+ 0·3	114·3	114·3
Losonczvidéker Lokalbahn	28·5	28·5	4.500	2.600	2.000	5.900	7.900	277	8.107	284	— 2·5	28·5	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	38.700	15.200	29.000	41.000	70.000	374	68.635	367	+ 1·9	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	38.300	8.700	23.000	19.500	42.500	372	42.283	371	+ 0·3	114·1	114·1
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb	110·3	110·3	6.200	4.100	6.500	12.500	19.000	172	18.816	171	+ 0·6	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	14.800	4.500	9.500	9.700	19.200	594	19.089	591	+ 0·5	32·3	32·3
Mátra - Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	52.500	32.100	32.000	59.000	91.000	294	92.587	299	— 1·7	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.700	1.600	1.600	2.500	4.100	268	4.239	277	— 3·2	15·3	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	10.000	4.300	4.500	12.000	16.500	403	15.989	391	+ 3·1	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	10.500	1.800	6.500	3.500	10.000	352	9.854	347	+ 1·4	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	4.000	400	1.200	800	2.000	351	2.324	408	— 14·0	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	15.800	4.000	9.500	9.000	18.500	359	18.235	354	+ 1·4	51·5	51·5
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	26.700	12.200	20.300	25.700	46.000	394	44.591	382	+ 3·1	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	31.800	7.500	24.500	23.000	47.500	423	46.075	410	+ 3·2	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August

Beförderte ersonen	Beförderte Güter	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck	1903 für Güter	1903 im ganzen	1903 pro Kilometer	1902 für Personen und Gepäck	1902 für Güter	1902 im ganzen	1902 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903	1902	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
283.000	61.900	179.800	99.400	279.200	2.149	182.244	105.688	287.932	2.218	— 3·1	3.224	3.327	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
306.900	49.400	223.200	156.300	379.500	2.617	216.374	147.279	363.653	2.508	+ 4·3	3.926	3.762	Baja-Zombor-Neusatz
71.100	15.600	41.700	44.800	86.500	1.456	42.981	47.736	90.717	1.527	— 4·6	2.184	2.291	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
209.700	35.600	160.700	123.800	284.500	2.620	156.169	108.939	265.108	2.441	+ 7·3	3.930	3.662	Bács-Bodrogher Komitatsb.
105.800	29.000	59.600	74.900	134.500	1.626	58.756	54.603	113.359	1.371	+ 18·6	2.439	2.057	Békés-Csanáder Bahn
100.200	21.600	55.900	56 700	112.600	1.416	55.613	51.816	107.429	1.351	+ 4·8	2.124	2.027	Bicske—Sárbogárd
260.400	62.300	229.600	200.700	430.300	2.426	226.599	188.150	414.749	2.338	+ 3·8	3.639	3.507	Biharer Vizinalbahnen
84.400	28.200	49.900	59.700	109.600	1.896	48.271	44.422	92.693	1.604	+ 18 2	2.844	2.406	Boldvatalbahn
296.200	142.800	224.300	414.000	638.300	6.258	222.763	341.627	564.390	5.533	+ 13·1	9.387	8 300	Brassó-Háromszéker L.B.
367.200	301.700	200.300	673.900	874.200	8.857	191.403	605.081	796.484	8.070	+ 9·7	13.286	12.105	Budapest-Gran Lokalb
96.200	32.100	90.400	86.900	177.300	2.805	88.255	77.510	165.765	2.623	+ 6·9	4.208	3.935	Budapest-Lajosmizse
28.400	33.400	8.700	58.400	67.100	2.819	10.123	56.807	66.930	2.812	+ 0·2	4.229	4.218	Csetnektal-Bahn
77.700	10.100	42.200	19.900	62.100	1.580	41.308	19.068	60.376	1.536	+ 2·9	2.370	2.304	Debreczin—Nagy-Léta
199.300	65.300	131.500	204.600	336.100	2.470	134.032	204.955	338.987	2.491	— 0·8	3.705	3.737	Debreczin-Füzesabony
181.800	39.700	99.700	96.600	196.300	3.456	94.066	79.188	173.254	3.050	+ 13·3	5.184	4.575	Debreczin-Hajdu-Nánás
622.400	286.900	412.000	1,050.300	1,462.300	4 297	410.095	953.911	1,364.006	4.008	+ 7·2	6.446	6.012	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
12.500	2.500	5.700	4.200	9.900	1.165	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.748	. . .	Erste südw. Grenz-Lokalb.
113.700	42.100	89.800	93.200	183.000	1.720	87.353	88.787	176.140	1.655	+ 3·9	2.580	2.483	Weissenb. und Tolnaer C.-B
45 800	9.200	43.500	27.000	70.500	1.358	44.028	27.426	71.454	1.377	— 1·4	2.037	2.066	Felek-Fogaraser Bahn
19.600	3.400	7.700	2.600	10.300	1.945	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.918	. . .	Felsö-Eör—Felsö-Lövö
32.800	3.500	15.800	9.200	25.000	1.000	14.885	7.032	21.917	877	+ 14·0	1.500	1.316	Félegyháza-Majsaer L.B.
124.300	30.300	88.300	82 300	170.600	2.581	88.247	77 746	165.993	2.511	+ 2 8	3.872	3.767	Garamberzencze-Léva L.B.
284.300	119.000	201.200	370.400	571.600	2.813	200.325	331.788	532.113	2.619	+ 7·4	4.220	3.929	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
39.300	26.400	30.800	70.000	100 800	2.394	33.386	71.456	104.842	2.490	— 3·9	3.591	3.735	Gyula-Fehervar-Zalathna
65.200	13.600	45.600	39.900	85.500	1.538	42 423	35.516	77.939	1.402	+ 9·7	2.307	2.103	Hegyes-Feketeh.-Palanka
64.300	24.100	43.200	55.100	98.300	2.785	46.264	56.372	102.636	2.908	— 4·2	4.178	4.362	Székler Bahn
8.500	3.200	4.600	7.000	11.600	928	5.263	5.459	10.722	858	+ 8·2	1.392	1.287	Hidegkut-Gyönk-Tamási
15.800	2.100	9.700	3.200	12.900	902	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.353	. . .	Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
36.300	13.500	22.700	21.200	43.900	1.087	23.617	26.133	49.750	1.231	— 11·7	1.631	1.847	Honter Komitatsbahn
71.000	17.000	53.600	33 800	87.400	1.619	53.510	33.998	87.508	1.621	— 0·1	2.429	2.432	Kaposvár-Fonyod
34.100	11.500	15.900	17.100	33.000	1.260	15.657	16.992	32.649	1.246	+ 1·1	1.890	1.869	Kaposvár-Mocsolad
56.600	11.600	31.500	18.000	49.500	1.115	31.049	20.753	51.802	1.167	— 4·5	1.672	1.751	Karczag-Tiszafüred
92.500	57.700	77.900	156.500	234.400	3.966	77.957	146 439	224.396	3.797	+ 4·5	5.949	5.696	Kaschau-Torna
52.900	4.700	39.300	16 800	56.100	1.457	36.394	9.934	46 328	1.203	+ 21·1	2.186	1.805	Kecskemét-Füllöpszállás
36.900	2.100	19.300	5.300	24.600	812	18.299	5.135	23.434	773	+ 5·0	1.218	1.160	Kecskemet-Tisza-Ugh
64.003	13.544	37.005	37.206	74.211	3.947	31.060	33.826	64.886	6.689	— 41·0	5.921	10.034	Keszthelyer Lokalbahn
70.900	18.700	50.300	54.600	104.900	1.027	49.726	48 978	98.704	967	+ 6·2	1.541	1.451	Kis-Küküllötalbahn
85.300	11.500	57.900	25.200	83 100	1.562	54.801	17.669	72.470	1.362	+ 14·7	2.343	2.043	Komorn-Dunaszerdahely
11.000	11.400	2.700	11.100	13.800	738	3.068	8.924	11.992	641	+ 15·1	1.107	962	Komló—Bakócza-Felsöm.
48.100	5.600	19.000	12.800	31.800	1.383	19.101	10.021	29.122	1.266	+ 9·2	2.075	1.899	Körmend-Németujvár
173.500	53.400	108.800	140.500	249.300	2.560	104.597	117.016	221.613	2.275	+ 12·5	3.840	3.413	Körös-Belovár Lokalb.
46.600	9.500	23.400	22.600	46.000	2.072	21.903	19.869	41.772	1.882	+ 10·1	3.108	2.823	Kun-Szt. Márton-Szentes
76.700	11.700	42.100	24.800	66.900	1.352	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.028	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
32.100	41.100	120.400	101.800	222.200	1.944	120 642	95.399	216.041	1.890	+ 2·9	2.916	2.835	Lonjatalbahn
38.900	24.300	15.700	49.100	64.800	2.274	16.498	47.594	64.092	2.250	+ 1·1	3.411	3.375	Losoncz-Videkér L.B.
22.400	108.200	174.500	319.300	493.800	2.639	162.831	289.617	452.448	2.418	+ 9·1	3.959	3.627	Ungarische Südostbahn
41.600	67.700	146.400	159.000	305 400	2.677	150.295	156.754	307.049	2.691	— 0 5	4.016	4.037	Ungar. Nordwestbahn
46.300	22.300	43.700	81.300	125.000	1.133	48.095	66.154	114.249	1.036	+ 9·4	1.700	1.554	Máros-Ludás—Bistritz
01.500	30.900	67.500	71.900	139.400	4.316	65.541	63.800	129.341	4.004	+ 7·8	6.474	6.006	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
45.400	181.700	211.400	359.100	570.500	1.842	215.598	356.329	571.927	1.846	— 0·2	2.763	2.769	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
38.300	8.400	13.100	12.400	25.500	1.667	13.021	12.125	25.146	1.644	+ 1·4	2.501	2.466	Mezötur-Turkeve
60.200	34.400	29.700	107.000	136.700	3 342	27.904	92.231	120.135	2.937	+ 13·8	5.013	4.406	Muránytalbahn
68.100	16.000	42.400	31.100	73.500	2.588	42.583	28.421	71.004	2.500	+ 3·5	3.882	3.750	Nagy-Belicz—Privigye
25.300	2.700	7.700	4.600	12.300	2.158	8.266	4.961	13.227	2.321	— 7·0	3.237	3.482	Hermannstadt—N.-Disznod
91.500	36.700	54.800	70.800	125.600	2.439	52.904	69.835	122.739	2.383	+ 2·3	3.659	3.575	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
70.100	96.500	139.400	228.200	376.600	3.150	127.193	204.105	331.298	2.839	+ 11·0	4.725	4.259	Grosswardein-B.-Vaskoh
03.000	48.800	164.700	181.700	346.400	3.082	157.675	153.191	310.866	2.766	+ 11·4	4.623	4.149	Nógráder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate August		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Matészalkaer E.	57·0	57·0	15.100	5.900	11.000	22.500	33.500	588	33.146	582	+ 1·0	57·0	57
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	25.800	1.800	17.800	6.500	24.300	237	24.098	235	+ 0·9	102·6	102
Pancsova-Petrovoszello Lokalb.	33·6	33·6	8.400	3.100	7.000	4.800	11.800	351	11.674	347	+ 1·2	33·6	33
Pápa-Bánhida	93·1	. . . .	11.900	4.000	6.400	6.700	13.100	141	. . . .	. . .	. . .	93·1	. .
Pápa-Csornaer Lokalbahn	36·4	36·4	10.400	1.000	4.700	1.800	6.500	179	6.137	169	+ 5·9	36·4	36·
Petroszény-Lupény Lokalb.	18·1	18·1	11.500	45.000	3.800	52.700	56.500	3.122	55.634	3.074	+ 1·6	18·1	18·
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	20.300	5.200	13.000	15.000	28.000	636	27.118	616	+ 3·2	44·0	44
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	14.300	6.000	8.000	13.500	21.500	621	22.285	644	— 3·6	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	5.900	2.300	3.000	4.000	7.000	189	7.665	207	— 8·7	37·1	37·
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·9	30·9	5.700	900	2.400	2.600	5.000	162	4.926	160	+ 1·2	30·9	30·
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	800	5.000	400	4.700	5.100	293	4 686	270	+ 8·5	17·4	17·
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	10.000	2.400	5.000	5.600	10.600	225	11.071	235	— 4 3	47·1	47·
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	30.600	4.200	15.000	11.200	26.200	364	25.770	358	+ 1·7	72·0	72
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.200	1.300	5.300	3.600	8.900	225	9.436	238	— 5·5	39·6	39·
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	12.900	5.600	12.500	21.500	34.000	564	32.259	535	+ 5·4	60·3	60·
Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	42 600	6.100	34.500	21.500	56.000	416	54.986	408	+ 2·0	134·7	134·
Szegzárd-Báttaszék L.-B.	19·2	19·2	10.300	600	3.500	1.000	4.500	234	4.264	222	+ 5·4	19·2	19·
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	11.800	900	6.500	2.600	9.100	263	8.965	259	+ 1·5	34·6	34·
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	95·7	23.700	12.200	14 700	27.000	41.700	436	41.610	435	+ 0 2	95·7	95·
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	6.700	1.400	3.800	2.200	6.000	112	5.787	108	+ 3·7	53·5	53·
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	13.600	5 200	15.500	17.500	33.000	306	33 077	307	— 0·3	107·8	107·
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	25.000	20.900	21.500	45.700	67.200	555	67.104	554	+ 0·2	121·0	121·
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	10.800	1.600	5.500	3.400	8.900	137	8.624	133	+ 3·0	65·0	65·
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb.	52·3	52·3	19.000	3.900	15.200	12.500	27.700	530	27.585	528	+ 0·4	52·3	52·
Steinamanger-Rum L.-B.	21·1	21·1	6.100	1.000	2.700	1.000	3.700	175	3.828	180	— 2·8	21·1	21·
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	10.400	1.500	8.600	3.500	12.100	395	11.982	392	+ 0·8	30·6	30·
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	21.900	2.000	11.800	5.200	17.000	265	16.478	257	+ 3·1	64·1	64·
Temesvár-Módos-Temesvár	52·4	52·4	11.500	1.800	10.000	6.500	16.500	315	15.728	300	+ 5·0	52·4	52·
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	16.500	2.200	10.700	6.200	16.900	269	16.582	264	+ 1·9	62·9	62·
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	6.400	2.700	3.200	4.700	7 900	142	8.665	155	— 8·4	55·8	55·
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	61.500	14.800	45.500	57.500	103.000	297	101.902	294	+ 1·0	346·9	346·
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	8.100	5 500	3.500	7.700	11.200	354	10.705	339	+ 4·4	31·6	31·
Warasdin-Golubovecer Lokalb.	36·5	36·5	7.900	5.500	3.300	7.000	10.300	282	10.856	297	— 5·1	36·5	36·
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	21.000	3.300	14.500	9.200	23.700	280	23.141	274	+ 2·2	84·6	84·
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.200	4.500	6.500	14.000	20.500	386	20.015	377	+ 2·4	53·1	53·
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn	33·4	33·4	4.200	1.600	2.600	3.200	5.800	174	6.333	190	— 8·4	33·4	33·
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	7.600	6.500	3.500	20.200	23.700	550	23.283	540	+ 1·9	43·1	43·
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	9.600	2.700	4.300	3.300	9.600	199	9.096	188	+ 5·9	48·3	48·
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	8.900	5.800	5.700	10.000	15.700	352	16 196	363	— 3·0	44·6	44·
Lokalbahnen zusammen	8.541·2	8.277·1	2,694.401	785.546	1,533.911	1,891.166	3,425.077	401	3,334.644	403	— 0·5	8.457·5	8.277·
Hauptsumme	17.917·6	17.650·5	7,268.948	3,172.709	7,788.338	17,212.700	25,001.038	1.395	25,059.438	1.402	— 1·7	17.833·9	17.650·

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen

Eisenbahnen mit

Benennung der Eisenbahn	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1903	1902
K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	20.297	8 036	16.050	38.251	54.301	517	49.964	476	+ 8·61	105·0	105·
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	192.759	94.189	179 126	566.046	745.172	968	633.236	822	+ 18·0	770·0	770·

Eisenbahn mit

Benennung der Eisenbahn	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1903	1902
Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	141.179	6.477	12.442	7.674	20.116	3.529	16.662	2.923	+ 21·0	5·7	5·7
Summe	880·7	880·7	354.235	108.702	207.618	611.971	819.589	931	699.862	795	+ 17·1	880·7	880·7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August

Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902				Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
[Per]sonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902	
[An]zahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
86.600	31.900	67.600	125.300	192.900	3.384	63.705	119.920	183.625	3.221	+ 5·1	5.076	4.832	Nyiregyháza-Mátészalka
10.400	12.500	150.600	47.900	198.500	1.935	148.597	44.350	192.947	1.881	+ 2·9	2.903	2.822	Ó-Becse—Neusatz—Titel
50.500	29.600	42.800	43.200	86.000	2.560	41.081	42.781	83.862	2.496	+ 2·6	3.840	3.744	Pancsova-Petrovoszello
66.700	36.500	48.800	60.400	109.200	1.173	. . . . .	. . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.760	. . .	Pápa-Bánhida
76.900	9.000	36.700	18.600	55.300	1.519	34.344	14.193	48.537	1.333	+ 14·0	2.279	2.000	Pápa-Csornaer Lokalbahn
33.900	271.500	27.300	346.600	373.900	20.657	27.990	319.435	347.425	19.195	+ 7 6	30.986	28.793	Petroszény-Lupény
34.700	26.000	88.900	94.300	183.200	4.164	86.326	69.250	155.576	3.536	+ 17·8	6.246	5.304	Pressburg-Dunaszerdahely
92.500	30.400	50.800	74.200	125.000	3.613	51.805	66 932	118.737	3.432	+ 5·3	5.420	5.148	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
42.000	17.700	20.200	31 800	52.000	1.402	20.919	32.368	53.287	1.436	— 2·4	2.103	2.154	Püspökladány – F.-Gyarmat
46.000	4.200	19.800	12.600	32.400	1.049	20.375	11.178	31.553	1.024	+ 2·4	1.574	1.536	Ruma-Klenáker Lokalb.
8.500	28.400	4.000	34.700	38.700	2.224	3.948	24.037	27.985	1.608	+ 38·3	3.336	2.412	Ruma-Vrdnik
75.800	18.300	38.800	39.600	78.400	1.665	38.916	44.542	83.458	1.772	— 6·0	2.498	2.658	Somogy-Szobb—Barcs
95.000	30.600	94.000	96.100	190.100	2.640	94.260	75.200	169.460	2.354	+ 12·1	3.960	3.531	Oedenburg-Pressburg
64 900	7.400	39.500	19.400	58.900	1.487	40.247	20.602	60.849	1.537	— 3·2	2.231	2.306	Szatmár-Fehérgyarmat
77.200	38.300	77.700	152 800	230.500	3.823	75.204	140.384	215.588	3.575	+ 6·9	5.735	5.363	Szátmar-Nagybánya
71.100	36.600	234.000	164.600	398 600	2.959	223.710	134.468	358.178	2.659	+ 11·3	4.439	3.989	Szeged — Nagy - Kikinda— Nagy-Becskerek
70.900	5.800	24.800	10.200	35.000	1.823	24.340	9.118	33 458	1.743	+ 4·6	2.735	2.615	Szegzárd-Báttaszek
38.500	6.100	49.100	19.700	68.800	1.988	50.153	15.016	65.169	1.883	+ 5·6	2.982	2.825	Szentes—H.-M.-Vasárhely
49.700	98.800	93.000	237.900	330.900	3.458	92.240	216.405	308.645	3.225	+ 7·2	5.187	4.838	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
4.700	8.800	31.300	18.300	49.600	927	31.037	13.893	44.930	840	+ 10·4	1.391	1.260	Szigetvár-Kaposvár
6.800	36.900	97.400	122.800	220.200	2.043	97.647	126.826	224.473	2.082	— 1·9	3.065	3.123	Szilágyságer Eisenbahn
0.700	162.500	127.600	369.000	496.600	4.104	131.292	350.362	481 654	3.981	+ 3·1	6.156	5.972	Slavonische Lokalbahn
3.700	10.100	39.700	23.800	63.500	977	38.857	20.991	59.848	921	+ 6·1	1.466	1.382	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
0.600	36.200	99.600	118.400	218.000	4.168	97.701	112 659	210.360	4.012	+ 3·6	6.252	6.033	Steinamanger-Pinkafeld
3.500	6.300	19.400	6.300	25.700	1.218	19.507	4.999	24.506	1.161	+ 4·9	1.827	1.742	Steinamanger-Rum
4.500	6.500	37.200	18.700	55.900	1.827	36.599	13.498	50.097	1.637	+ 11·6	2.741	2.456	Temesvár—Buziás
5.000	11.600	70.500	36.800	107.300	1.674	68.864	30.207	99.053	1.545	+ 8·3	2.511	2.318	Temesvár—Lippa-Radna
2.000	9.800	68.300	46.500	114.800	2.191	61.758	33.724	95.482	1.822	+ 20·3	3 287	2.733	Temesvár-Modos
7.100	17.500	73.700	55.500	129.200	2.054	71.756	45.708	117.464	1.867	+ 10·0	3.081	2.801	Temesvár—N.-Szt. Miklos
2.000	25.200	26.900	34.700	61.600	1.104	30.857	46.195	77.052	1.381	— 12·8	1.656	2.073	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
1.500	87.800	323.300	341.000	665.200	1.918	305.785	335.323	641.108	1.848	+ 3·8	2.877	2.772	Torontáler Lokalbahn
4.600	31.100	27.800	46.000	73.800	2.335	27.197	41.312	68.509	2.168	+ 7·7	3.503	3 252	Ujszász—Jasz-Apáti
4.600	53.100	22.900	63.900	86.800	2.378	23.893	64.685	88.578	2.427	— 2·0	3.567	3.641	Varasdin-Golubovec
0.000	25.200	86.500	79.200	165.700	1.959	82.985	69.111	152.096	1.798	+ 9·0	2 939	2.697	Versecz—Kubin-Dunapart
6.500	29.400	46.100	137.900	184.000	3.465	48.863	84.714	133 577	2.516	+ 37·7	5.198	3.774	Vinkovce-Brčka
6.700	17.300	17.400	27.100	44.500	1.332	16.921	35.964	52.885	1.583	— 15·9	1.998	2.375	Vinkovce-Zupanje
6.600	46.200	26.700	145.100	171.800	3.986	25.615	134.473	160.088	3.714	+ 7·3	5.979	5.571	Zolyom-Brezó—Breznób.—Tiszolcz Lokalb.
5.800	9.000	29.000	22.800	51.800	1.072	27.754	16.006	43.760	906	+ 18·3	1.608	1.359	Zsebely-Csákovár-Bóka
3.400	43.700	34.000	74.700	108.700	2.437	35.054	78.861	113.915	2.554	— 4·6	3.656	3.831	Zsitvatal-Bahn
7.571	5,664.510	9,852.216	14,396.667	24,248.883	2.867	9,522.716	12,993.290	22,516.006	2.720	+ 5·4	4.301	4.080	**Lokalbahnen zusammen**
7.949	22,830.328	50,107.876	126,015.546	176,123.422	9.875	47,047.113	122,060.966	169,108.079	9.581	+ 3·1	14 813	14.372	**Hauptsumme**

[E]isenbahnen im Monate August 1903.

[Da]mpfbetrieb.

3.919	68.023	89.278	282.057	371.335	3.537	96.565	246.357	342.922	3.266	+ 8·3	5.305	4.899	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
1.155	680 266	1,044.937	4,676.727	5,721.664	7.431	1,056.033	3,670.801	4,726.834	6.139	+ 21	11 147	9.209	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

[Ele]ktrischem Betriebe.

3.431	46.073	80.266	59.528	139.794	24.525	77.884	44.079	121.963	21 397	+ 15	36.788	32.096	Stadtbahn in Sarajevo
1.505	794.362	1,214.481	5,018.312	6,232.793	7.077	1,230.482	3,961.237	5,191.719	5.895	+ 20·05	10.615	8.843	**Summe**

Verschiedene Mitteilungen.

Kolomeaer Lokalbahnen. (Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Sergius Fürsten Radziwill die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kolomeaer Lokalbahnen statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche 3200 Aktien mit 128 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 93.222·49 (gegen K 94.334·54 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 10.202·75 (K 10.451·14), die Ausgaben K 77.743·06 (K 81.407·95) und der Betriebsüberschuss K 25.677·18 (K 23.377·73). Zuzüglich der Zinseneinnahmen per K 246·51 und abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätendienst per K 16.032 verblieben K 9891·69. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloss die Generalversammlung, aus dem Ueberschusse einen Betrag von K 4800 zur Einlösung von 12 Stück bereits verlosten Prioritätsaktien und den gleichen Betrag zur ausserplanmässigen Tilgung von 12 Stück Prioritätsobligationen zu verwenden, den Rest von K 291·69 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Alfred Ritter v. Lindheim und Dr. Oskar Ritter v. Kuczynski neuerlich berufen, womit die Generalversammlung schloss. [E.-M.-Z. 28.799.]

Lokalbahn Otrokowitz - Zlin - Wisowitz. (Generalversammlung) Am 18. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Rudolf Freiherrn v. Stillfried und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs im k. k. Eisenbahnministerium Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz statt. Bei derselben waren 16 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Bevollmächtigungsnamen 10.070 Aktien der Gesellschaft mit 2014 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1902 die Betriebseinnahmen K 98.144·18 (gegen K 103.271·26 im Jahre 1901), die sonstigen Einnahmen K 1031·25 (K 767·62), somit die Gesamteinnahmen K 99.175·43 (K 104.038·88). Nach Abzug der an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu zahlenden Betriebs- und Bahnerhaltungskosten-Entschädigung, ferner der Administrationskosten und sonstigen Spesen verbleibt eine Nettoeinnahme von K 34.697·50 (K 37.426·17). Bei Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1901 per K 3093·41 stand der Generalversammlung ein Betrag von K 37.790·90 zur Verfügung. Hiervon gelangte an die Prioritätsaktien eine $1^3/_4$prozentige Dividende zur Ausschüttung, während der erübrigte Restbetrag per K 2440·90 auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In den Revisionsausschuss wurden Rudolf Schiller als Mitglied und Julius Priester als Ersatzmann neugewählt. Ferner wurde die Kooptierung des Direktors Simon Landau in den Verwaltungsrat für die abgelaufene Funktionsdauer bestätigt. Sodann wurden die Herren Dr. Stefan Freiherr v. Haupt, Emil Janowitz, Direktor Simon Landau, Direktor Moritz Neufeld, Hofrat Johann Poschacher Edler v. Arelshöh, kgl. Rat Adolf Urban durch Akklamation als Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt. In der konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Rudolf Freiherr v. Stillfried und dessen Stellvertreter Hofrat Poschacher Edler v. Arelshöh wiedergewählt. In das Exekutivkomitee wurden die Herren v. Poschacher und Landau entsendet. [E.-M.-Z. 29.482.]

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach wird in der Station Knittelfeld die Erweiterung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Herstellung beträgt K 35.000.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 1. August 1904 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, sind bis **31. Oktober 1903, 12 Uhr mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Erweiterung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der Station Knittelfeld" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 31. Oktober 1903, 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis 30. November im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der offerierten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Kaution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projektspläne, allgemeine und spezielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Oktober 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung des neuen Tarifes, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 gelangt der neue Tarif, Teil II, Heft 1, für den Güterverkehr zwischen Süddeutschland einerseits und Russland anderseits zur Einführung.

Hierdurch tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1899 nebst Nachträgen I und II ausser Kraft.

Exemplare des bezüglichen Tarifes sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen um den Preis von 2 Kronen = 1 Mark 70 Pfennig erhältlich.

Wien, am 10. Oktober 1903. [1015]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Am 1. November 1903 treten Kartierungssätze nach und von Kaaden-Brunnersdorf für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Kaschitz-Schönhof-Radonitz und Kaadener Lokalbahnen (Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau) einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn anderseits in Kraft, und sind Exemplare dieser Kartierungssätze bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. Oktober 1903. [1016]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Internationaler Tarifverband. (Satzungen und Geschäftsordnung.) Mit 1. Juli 1903 sind im Verbande der am Güterverkehre zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits beteiligten Verwaltungen (Internationaler Tarifverband) „Satzungen und Geschäftsordnung" neu erschienen. Hierdurch wurde die bisher in Geltung gestandene „Geschäftsordnung für das Internationale Tarifkomitee" vom 1. April 1895 samt Nachtrag I aufgehoben. Um der Vereinigung der dem gemeinschaftlichen Tarif-Teile I, Abteilung A und B, angehörenden Verbände, für welche die Bezeichnung „Internationaler Tarifverband" gewählt wurde, ein festeres Gepräge zu geben, wurden in diesem Verbande nicht nur für das internationale Tarifkomitee, als dem ständigen Ausschusse der vereinigten Verbände, sondern auch für die Generalkonferenz der beteiligten Verwaltungen komplette Satzungen neu aufgestellt. Nachdem die Tätigkeit der Generalkonferenz einerseits und des internationalen Tarifkomitees anderseits eine verschiedene ist, wurde weiters eine entsprechende Trennung der Satzungs- und geschäftsordnungsmässigen Bestimmungen der beiden Organe des internationalen Tarifverbandes vorgenommen, damit in Zukunft jeder Zweifel über die Kompetenz der einen oder der anderen Stelle ausgeschlossen erscheint.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

12. Oktober. In der Strecke Wald—Krimml der Pinzgauer Lokalbahn wurde mit dem Zuge Nr. 3051 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen. — Hiermit ist der Gesamtverkehr auf der ganzen Lokalbahn wieder normal eröffnet.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1903. (Einführung des Nachtrages III.) Mit 1. Oktober 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1903, der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. Oktober 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Kunstausstellung in Czernowitz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der im Oktober 1903 in Czernowitz stattfindenden Kunstausstellung haben für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf der Strecke Wien—Czernowitz und retour die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Ausland.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Tarifierung für Eisenoxyd.) Mit Gültigkeit vom 27. September a./10. Oktober n. St. 1903 wurde der Artikel „Eisenoxyd (rotes, ungereinigtes) in Stücken" in die Gruppe 66 der Waren-Nomenklatur einbezogen. Für denselben gelangt bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Differentiale Nr. 14 zur Anwendung.

(„Osteuropäische Tarifrundschau.")

Rheinisch-Westfälisch-Berlin-Stettin-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem 10. Oktober 1903 wurden die Stationen Krummendorf, Dzieditz, Myslowitz, Nikrisch, Oderberg, Oświęcim, Pitschen und Sommerfeld der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 als Empfangsstationen aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Gruppentarif I Ostdeutscher Gütertarif (I/II), Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif (I/III) und Nordostdeutsch-Sächsischer Gütertarif. (Aenderung.) Mit Wegfall der Ausfuhrzuschüsse für Zucker infolge des mit dem 1. September 1903 in Kraft getretenen Gesetzes vom 6. Jänner 1903 über Abänderung des Zuckersteuergesetzes ist in den Kontrollvorschriften für die Ausfuhr über See die Anmerkung 2 auf Seite 8 — im Ostdeutschen Gütertarife auf Seite 11 — hinfällig geworden und daher zu streichen.

Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Die Stationen Forchheim (Hauptbahn), Herthen und Kleinkems der Badischen Staatseisenbahnen wurden mit Geltung vom 1. Oktober 1903 in das Heft 2 des Süddeutschen Tiertarifes (Reichsbahn-Baden) einbezogen. Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für den Bedarf der k. k. Staatsbahnen im Jahre 1904 gelangen **Eisen-Oberbaumaterialien** im Offertwege zur Vergebung, welche in approximativer Menge nachstehend angegeben sind, und zwar:

Post-Nr.	Bezeichnung des Materiales	Massgattung	Beizustellen franko Waggon einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen: des westl. Netzes	in Galizien	des mähr.-schlesischen Netzes	Zusammen
1	Laschenschrauben des Systems I a	Tonnen	4	—	—	4
2	Fixierungsringe des Systems I a, 24 mm l. D.	Mille	6	—	—	6
3	Schwellenschrauben des Systems I a, gewalzt, unverzinkt	Tonnen	38	—	—	38
4	Schienenstühle des Systems I a aus zähem grauen Gusseisen	„	499	—	—	499
5	Laschenschrauben des Systems X a mit Bundmuttern	„	127	57	7	191
6	Schwellenschrauben des Systems X a, gewalzt, unverzinkt	„	190	79	9	278
7	Hakennägel des Systems X/XI/XXIV	„	322	134	17	473
8	Komplette verstärkte Weichen System X a mit 5·100 m langen Zungen auf Eisen-Querschwellen, und zwar: einfache Weichen für Lokalstellung, „ „ „ Zentralstellung, zweiseitige Weichen für Lokalstellung, „ „ „ Zentralstellung ... zusammen	Stück	166	62	15	243
	Ferner je nach Bedarf:					
9	Laschenschrauben des Systems XXIV	Tonnen				
10	Fixierungsringe des Systems XXIV, 21 mm l. D.	Mille				
11	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise mit Schienen des Systems X a	Stück				
12	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise mit Schienen des Systems X a	„				
13	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise mit Schienen des Systems X a	„				
14	Ganze englische Weichen System X mit Schienen des Systems X a	„				
15	Halbe englische Weichen System X mit Schienen des Systems X a	„				
16	Geleisedurchschneidungen, Winkel 8°, System X, mit Schienen des Systems X a	„				
17	Ganze Kreuzweiche für Parallelgeleise System X, kombiniert mit 1 Stück ganzer englischer Weiche, mit Schienen des Systems X a	„				
18	Ganze Kreuzweiche für Parallelgeleise System X, kombiniert mit 2 Stück ganzen englischen Weichen, mit Schienen des Systems X a	„				
19	Ganze Kreuzweiche für Parallelgeleise System X, kombiniert mit 3 Stück ganzen englischen Weichen, mit Schienen des Systems X a	„				
20	Ganze Kreuzweiche für Parallelgeleise System X, kombiniert mit 4 Stück ganzen englischen Weichen, mit Schienen des Systems X a	„				
21	Doppelweichen mit Schienen des Systems X a	„				
	(alle Weichen auf Eisen-Querschwellen samt Schienen und Kreuzungen).					
22	Einfache 6°ige Flussstahlkreuzungen des Systems X und XI	Stück				
23	Doppelte 6°ige Flussstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
24	Einfache 8°ige Flussstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
25	Doppelte 8°ige Flussstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
26	Einfache 8° 44′ Flussstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
27	Einfache 10°ige Flussstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
28	Doppelte 10°ige Flussstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
29	Einfache 12°ige Flussstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
30	Doppelte 12°ige Flussstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
31	Komplette Garnitur von Befestigungsmitteln zu einer 8°igen Drehscheiben-Kreuzung, exkl. Kreuzungsstück, dann exkl. Leitschienen und der zu den letzteren gehörigen Befestigungsmittel für System X und XI	Garnitur				
32	Komplette Garnitur Leitschienen samt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungsanschlüsse System X	„				
33	Komplette Garnitur Leitschienen samt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungsanschlüsse System XI	„				
34	Zungen für eiserne Weichen System X	Stück				
35	„ „ „ „ „ XI	„				
36	Einfache Weichen nach System XXIV komplett samt Schienen, doch exkl. Kreuzungen und Holzunterlagen	„				
37	Symmetrische Weichen nach System XXIV komplett samt Schienen, doch exkl. Kreuzungen und Holzunterlagen	„				
38	Einfache 6°ige Flussstahlkreuzungen des Systems XXIV	„				

Die Offerte haben sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Teile desselben unter genauer Bezeichnung des für jede der drei Lieferungsgruppen gewählten Auflieferungsortes zu beziehen.

Die Lieferung aller unter Post-Nr. 1 bis inkl. Nr. 8 angeführten Materialien muss im Laufe des Monates Dezember 1903 beginnen und in annähernd gleichen Monatspartien derart fortgesetzt werden, dass sie bis längstens anfangs April 1904 vollkommen effektuiert ist.

Für die Lieferung der unter Nr. 9 bis 38 angeführten Materialien wird dem Lieferanten je eine Lieferfrist von acht Wochen vom Tage der eventuellen Bestellung zugestanden.

Offertformulare, Lieferungsbedingnisse und Pläne erliegen bei der Abteilung 10 (Spezial-Beschaffungsbureau) der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien (XV. Felberstrasse Nr. 2) zur Einsicht, und hat jeder Offerent bei Vorlage seines pro Bogen mit einem 1 Kronen-Stempel versehenen Offertes sich strikte an das Formular zu halten.

Das Offert muss versiegelt längstens bis **6. November d. J., 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien (Fünfhaus, Administrationsgebäude), versehen mit der Aufschrift: **„Offert für Oberbaumateriale“** eingereicht werden.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird am 7. November d. J., 9 Uhr früh, durch die hierzu bestimmte Kommission der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien stattfinden, und steht es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich vor, eingebrachte Offerte ganz, teilweise oder gar nicht zu akzeptieren.

Offerte, welche den aufgestellten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Oktober 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2196	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Lukawetz St.E.G.	Schönlinde B.N.B. oder umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	509 Heller		Im Kartierungswege		
2197	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Mähr. Neustadt k.k.St.B.

Von oder nach	Eisenbahn	Eilgut	Frachtgut		
			Klasse		Wagenladungsklasse
			I	II	A
			bei Frachtzahlung für		
		ermässigtes	Mengen unter 5000 kg		mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze für 100 kg in Heller			
Beusen	B.N.B.	520	—	—	—
Bèronic L.B.	K.k.St.B.	518	—	—	—
Brims	A.T.E.	531	—	—	—
Münchengrätz	B.N.B.	—	321	216	224

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2198	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker	Opočno	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1, der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden	132 Heller		Im Kartierungswege		
2199	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Erze der Position B—21 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Pressnitz-Reischdorf B.E.B.	Zöptau k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	137 Heller		Im Kartierungswege		
					Stefanau St.E.G.					128 Heller				
2200	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zündhölzchen	Müglitz	Prag St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	273 Heller	245 Heller	28 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2201	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl etc. der Position E—5 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Trzynietz Ks.Od. oder umgekehrt	Iglau Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 216		Im Kartierungsweg		
					Ung.-Ostra St.E.G.					109				
			Eisen und Stahl etc. der Position E—6, lit. d)		Iglau Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				228				
					Ung.-Ostra St.E.G.					113				
			Eisen (Roh-) aller Art etc. der Positon E—7		Blansko St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.				97				
					Brünn K.F.N.B.					82				
					Friedland K.F.N.B.					34				
					Hombok k.k.St.B.					75				
					Neutitschein (L.B.) K.F.N.B.					55				
					Pilsen k.k.St.B.					180				
					Prerau K.F.N.B.					58				
					Schönbrunn K.F.N.B.					27				
					Troppau K.F.N.B.					42				
					Wien (Südbahn) transit (Matzleinsdorf)			Teil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Heller 113	109	Heller 4			
			Eisen und Stahl etc. der Position E—7 a, E—8 und E—9		Wien (Südbahn) transit (Matzleinsdorf)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.			113	109	4			
2202	k. k. österr. Staatsbahnen		Drei leere Reservoirwagen	Oświęcim	Brody	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Wagen müssen in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellt werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif		8 Heller pro Kilometer und Wagen		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2203	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffiniert, Blauöl, Gasöl (Gasteeröl) und Schmieröle, mineralische, in Fässern, b) Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) in Fässern, c) Paraffin, rohes, d) Paraffin, gereinigtes	Pardubitz St.E.G. und Oe.N.W.B.	Pantin	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der unter a), b) und c) angeführten Artikel hat in Pantin durch den Empfänger stattzufinden. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Teil I, Abteilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Teil I, Abteilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes	vom 20. Oktober 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. April 1902 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes		Francs Gold für 1000 kg a) 50·80 b) 52·30 c) 80·00 d) 86·10	Besteht derzeit keiner	Im Kartierungswege		
				Kralup B.E.B.						a) 50·80 b) 52·30 c) 71·40 d) 77·50				
				Kolin St.E.G. und Oe.N.W.B.						a) 50·80 b) 52·30 c) 76·90 d) 83·00				
2204	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter, ermässigte	Chabówka	Adlerkosteletz Hohenelbe Königgrätz Pardubitz oder umgekehrt	Aufgabe in jedem Gewichte	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 591 752 625 600		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2205	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen und der Bozen-Meraner Bahn	Eilgüter, ermässigte und besonders ermässigte	Ischl	Meran	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	Lokalgütertarife	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	815 Heller		**Im Kartierungswege**		
			gewöhnliche	und vice versa						1280 Heller				
2206	**Südbahn-Gesellschaft**		Sautorinerde	Triest (S.B.)	**Monfalcone**	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**vom 20. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II (Heft 1), vom 1. September 1898**	Heller 36	18	18	**Im Kartierungswege**		
					Ronchi (S.B.)				36	18	18			
					Sagrado				44	22	22			
2207	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Bier	Puntigam	**Szombathely**	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarife, bezw. Tarif für den Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverband**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	a) 117, b) 115		**Im Kartierungswege**		
					Sárvár					a) 135, b) 134				
					Kis-Czell					a) 149, b) 147				
					Pápa					a) 161, b) 159				
					Bóba					a) 155, b) 153				
					Devecser					a) 167, b) 166				
					Jutas					a) 199, b) 198				
					Városlöd					a) 181, b) 179				
										Heller inkl. ungar. Transportsteuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2208	Südbahn-Gesellschaft		Bau- und Betriebsmaterialien	österreichischen Südbahnstationen	Innsbruck und Matrei	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zum Baue der Stubaitalbahn bestimmt und an die Bauleitung dieser Bahn in Innsbruck oder Matrei adressiert sein. Aufgabe als Frachtgut: a) Für Sendungen in geringeren Mengen als ad b) mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge die sub b) festgesetzten Frachtgebühren für jeden verwendeten Wagen zu entrichten sind. b) Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch die Absender, bezw. Empfänger	vom 20. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	a) Bei einem Durchlaufe bis inkl. 50 km 0·52 h pro 100 kg und 1 km, plus 8 h pro 100 kg Expeditionsgebühr. Bei Entfernungen über 50 km 0·40 h pro 100 kg und 1 km, plus 8 h pro 100 kg Expeditionsgebühr mit einem Minimalfrachtsatze von 34 h pro 100 kg inkl. Expeditionsgebühr. b) Bei einem Durchlaufe bis inkl. 50 km 0·26 h pro 100 kg und 1 km, plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr mit einem Minimalfrachtsatze von 8 h pro 100 kg und bei Entfernungen über 50 km 0·20 h pro 100 kg und 1 km, plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr mit einem Minimalfrachtsatze von 17 h pro 100 kg inkl. Expeditionsgebühr*)	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Bei unterbrochenem Durchlaufe der Südbahnlinien haben die Gebühren, bezw. Minimalfrachtsätze für jede Teilstrecke separat berechnet zur Anwendung zu gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2209	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zinkerze	Tarvis	Cilli	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. **Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	**Lokaltarife**	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**84 Heller**		**Im Kartierungswege**		
2210	**Südbahn-Gesellschaft**		**I. Kupfer aus der Pos. K—34 a, Punkt 1 und 2, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I**; II. und hieraus erzeugten **Kupferdraht aus der** Pos. K—34 a, Punkt 3, **der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I**	Triest; Bruck a. d. Mur-Frachtenbahnhof	Bruck a. d. Mur-Frachtenbahnhof; Grammat-Neusiedl oder Wien-Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür.** Nebiger Ermässigungssatz gelangt nur für das korrespondierende gleiche Quantum der Artikel unter I einerseits und des Artikels unter II anderseits zur Berechnung, mit der Massgabe, dass die Identität des **Empfängers ad I mit dem Absender ad II in der unter Rubrik 13 vorgeschriebenen Weise nachgewiesen werden muss**	vom 1. Jänner 1904 **bis auf Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Lokaltarif	Verschieden	280 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für die Artikel sub I, denen bezüglich des Artikels sub II die auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplikate beizuschliessen sind, wobei der Empfänger ad I mit dem Absender ad II identisch sein muss, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller pro Tonne von 1000 kg					
2211	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle zur Leuchtgaserzeugung	a) sämtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres, sowie von Dombrau K.O.B. und Mähr.-Ostrau b) Karwin	Laibach S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen an die Gasanstalten in Graz (bezw. Eggenberg), Marburg, Cilli oder Laibach adressiert sein und daselbst verarbeitet werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, resp. Zellerndorf, gültig vom 1. Juni 1899	ad a) 2000 ad b) 2052	ad a) 1900 ad b) 1960	ad a) 100 ad b) 92	Im Kartierungswege		Die Nachlässe werden von den Strecken ab Wien (Matzleinsdorf) bis Graz S.B., bezw. Cilli, Marburg-Hauptbahnhof und Laibach S.B. getragen
					Cilli				ad a) 1920 ad b) 1972	ad a) 1820 ad b) 1872	ad a) und b) 100			
					Marburg-Hauptbahnhof				ad a) 1780 ad b) 1832	ad a) 1726 ad b) 1778	ad a) und b) 54			
					Graz S.B.				ad a) 1610 ad b) 1662	ad a) 1540 ad b) 1600	ad a) 70 ad b) 62			
2212	Südbahn-Gesellschaft		Eier der Pos. E—2 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarifes, Teil I	Stationen der Südbahn-Gesellschaft und deren Anschlussbahnen	Barcs, Csáktornya, Marburg-Hauptbahnhof, Pöltschach und Raun	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Diese Begünstigung ist für jene nach den genannten Bestimmungsstationen abgefertigten Mengen unter 5000 kg gültig, welche ab diesen Stationen nach Stationen ausserhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes exportiert werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Südbahn-Gesellschaft	Frachtsätze der Klasse II	Frachtsätze der Klasse A	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, sowie Frachtbrief-Duplikate zum Nachweise der Verfrachtung gleicher Mengen nach dem Auslande, welche Dokumente längstens bis Ende April 1905 in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2213	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten	Barcs	den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme jener, welche laut Stationsverzeichnis auf den Seiten 286 bis einschliesslich 292 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2, 6 und 20 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, und zwar gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken Freilassing—Holzkirchen, Rott—Rosenheim, Kirchseeon—Rosenheim, Sauerlach—Tölz und Holzkirchen—Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obgenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Einhaltung der in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der Tarife für die nebenbezeichneten Verbände direkt abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jasenovač, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja und Gunja-szávapart stammen, ferner Sendungen nach bayerischen Stationen des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandsverkehres, welche von Esseg provenieren	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	a) 0·20 Mark pro 100 kg b) 0·50 Mark pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1904 gültigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
					Stationen des direkten Tarifes für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Getreideverkehr			Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Teil III, Heft Nr. 2			0·40 Mark pro 100 kg			
					Stationen der Französischen Ostbahn			Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2			5 Francs pro Tonne = 1000 kg			
					der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz			Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2			50 Centimes pro 100 kg			
					Vorarlberg und Lindau			Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Verbandstarif, Teil III, Heft 2			50 Heller pro 100 kg			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2214	Südbahn-Gesellschaft		Malz	Nagy-Kanizsa	der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	Aufgabe von mindestens 10,000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	15 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1904 gültigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
					Stationen des direkten Tarifes für den Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Getreideverkehr	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.		Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2			0·12 Mark			
					den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, mit Ausnahme jener, welche im Stationsverzeichnisse auf Seite 286—292 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2 und 6 eingereiht sind			Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2						
2215	Böhmischen Nordbahn		Für die zum Baue, bezw. Erweiterung eines Industrie-Etablissements in Schönau dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 die laut Ausnahmetarif 15 des Lokalgütertarifes der Böhmischen Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg						
										a)	b)	a)	b)			
2216	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Zucker der Klasse II	Časlau	Jungbunzlau transit für B.N.B.	a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	82	76	66	6	16	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1905	*)
				Daudleb					135	120	96	15	39			
				Neubydžow					86	80	66	6	20			
				Rositz					103	98	66	5	37			
				Sedletz-Kuttenberg					73	68	66	5	7			
				Slatinan					127	114	82	13	45			
				Časlau	Okrisko transit für St.E.G.				112	102	80	10	32			
				Daudleb					179	166	140	13	39			
				Dobrowitz					172	146	106	26	66			
				Neubydžow					168	144	102	24	66			
				Rositz					146	128	80	18	66			
				Sedletz-Kuttenberg					120	108	80	12	40			
				Slatinan					132	118	80	14	52			
				Wlkawa					163	140	96	23	67			
				Časlau	Sigmundsherberg transit für K.k.St.B.				217	176	112	41	105			
				Daudleb					266	236	124	30	142			
				Dobrowitz					276	214	138	62	138			
				Neubydžow					272	212	134	60	138			
				Rositz					251	198	112	53	139			
				Sedletz-Kuttenberg					225	182	120	43	105			
				Slatinan					236	190	112	46	124			
				Wlkawa					267	208	128	59	139			
				Časlau	Wichstadl-Lichtenau transit für K.k.St.B.				153	138	118	15	35			
				Dobrowitz					163	142	122	21	41			
				Neubydžow					124	110	94	14	30			
				Rositz					88	84	76	4	12			
				Sedletz-Kuttenberg					143	132	114	11	29			
				Slatinan					112	100	88	12	24			
				Wlkawa					153	132	118	21	35			
				Adlerkosteletz	Iglau transit*)				168	120	80	48	88			
				Časlau					86	72	40	14	46			
				Daudleb					171	120	80	51	91			
				Dobrowitz					145	100	66	45	79			
				Neubydžow					142	96	64	46	78			
				Rositz					120	82	54	38	66			
				Sedletz-Kuttenberg					95	66	44	29	51			
				Slatinan					106	72	48	34	58			
				Wlkawa					136	94	62	42	74			
				Kuttenberg-Stadtbahnhof					105	76	54	29	51			

*) Die Frachtsätze nach Iglau transit gelten nur für Transporte, welche mit direkten Frachtbriefen im Verkehre mit Stationen der k.k.St.B., exkl. der Strecke Iglau Stadt—Ober-Cerekwe zur Abfertigung gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2217		Oesterr. Nordwestbahn	Güter aller Art	Wysočan Oe.N.W.B. transit (und umgekehrt)	Prag Oe.N.W.B. (Anglobank)	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	4 (vier) Kronen für den zweiachsigen Wagen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtdokumente	Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Transporte, welche von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der Böhmischen Nordbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (westlich und nördlich von Kolin) herstammen, erst in Wysočan auf die Oesterr. Nordwestbahn eintreten und im Lagerhause der Anglobank in Prag eingelagert werden, oder umgekehrt von dem Lagerhause der Anglobank in Prag nach Stationen der genannten Bahnverwaltungen aufgegeben werden und via Wysočan zum Austritte gelangen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
90	Nr. 110 vom 24. September 1903	2074	K. k. Staatsbahn-Direktion Prag	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	Einrichtungsgegenstände, wie: Kessel-Armatur und Verankerung zum Baue einer Dampfkesselanlage in der Spiritusbrennerei in Teltsch	Wolframs-Cejl	Teltsch	In der Rubrik 6 ist „II“ auf „VI“ abzuändern	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 120. **Wien, 17. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Oktober 1903, Z. 45.653, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Dänemark.

I.

Die General-Direktion der Dänischen Staatseisenbahnen hat mit Schreiben vom 21. September 1903 dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass der Verkehr auf der 42 km langen Seestrecke Gjedser—Warnemünde, welcher bis dahin durch Postdampfer der grossherzoglich Mecklenburgischen Staatsbahnen vermittelt wurde, vom 1. Oktober 1903 an durch Postdampffährschiffe der Dänischen und Mecklenburgischen Staatsbahnen besorgt wird. Von diesem Zeitpunkte an können Wagen von Gjedser nach Warnemünde und vice versa überführt werden, wenn sie den Bedingungen entsprechen, welche in einem Nachtrage zu dem „Verzeichnisse der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände und Raddrücke“ werden veröffentlicht werden.

II.

Im Nachhange zu der vorstehenden Mitteilung hat die General-Direktion der Dänischen Staatseisenbahnen dem genannten Zentralamte unterm 26. September 1903 zur Kenntnis gebracht, dass im Einverständnisse mit der General-Direktion der grossherzoglich Mecklenburgischen Staatsbahnen in Schwerin folgende Ergänzungen der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, einzutreten haben:

1. Auf Seite 15 dieser Liste, VIII. Ausgabe vom 1. Jänner 1903, ist unter „Dänemark A 1“ nach lit. e als weitere Dampffährenverbindung beizufügen:

„f) Zwischen Gjedser und Warnemünde; wegen dieser Dampffährenverbindung siehe unter B I 4.“

2. Auf derselben Seite ist der Abschnitt B I (Dänemark) durch Hinzufügung folgender Nummer 4 zu ergänzen:

„4. Die in Gemeinschaft mit den grossherzoglich Mecklenburgischen Staatsbahnen betriebene Dampffährenverbindung Gjedser—Warnemünde.“

3. In der Anmerkung auf S. 8 ist in dem Verzeichnisse der von deutschen Verwaltungen im Auslande betriebenen Strecken in der Zeile „Dänemark, Ziffer 3“ hinzuzufügen: „und 4“.

Soweit diese Aenderungen Deutschland betreffen, hat sich das Deutsche Reichseisenbahnamt mit denselben, mit Schreiben vom 6. Oktober 1903, einverstanden erklärt.

Das genannte Zentralamt hat von den vorstehenden Mitteilungen (I und II) den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit den Benachrichtigungsschreiben vom 25. September und 9. Oktober 1903 Kenntnis gegeben.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Oktober 1903, Z. 43.065, an die Privatbahn-Verwaltungen,*) betreffend die Ausfertigung der dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegenden Bauprojekte.

In der neueren Zeit haben einzelne Bahnverwaltungen wiederholt dem Eisenbahnministerium Projekte zur Genehmigung vorgelegt, nach welchen von Privatparteien Bauobjekte auf Bahngrund ausgeführt oder ausserhalb desselben mit den Bahnanlagen in Zusammenhang gebracht werden sollen.

Trotzdem diese Projekte mit der Zustimmungserklärung der betreffenden Bahnverwaltungen versehen sind, entsprechen sie den bestehenden Vorschriften oft nicht, indem die Pläne selbst die wichtigsten Konstruktionsdetails entweder gar nicht oder nur andeutungsweise enthalten und die zugehörige statische Berechnung des Bauwerkes sowohl, als auch der seine Bestimmung beschreibende technische Bericht der nötigen Klarheit entbehren, ja nicht selten gänzlich fehlen.

Dieselben Mängel wurden bezüglich solcher anher gelangter Projekte wahrgenommen, welche im Auftrage der Bahnverwaltungen für eigene Zwecke von Unternehmern ausgearbeitet wurden.

Unter solchen Umständen wird die h. a. Ueberprüfung der Elaborate ausserordentlich erschwert, mitunter sogar unmöglich gemacht und die Projekte müssen dann als zur Genehmigung nicht geeignet entweder behufs Umarbeitung zurückgestellt, oder im Wege der Berufung eines gesellschaftlichen Organes berichtigt und ergänzt werden. Der letztere, im allgemeinen allerdings kürzere Vorgang ist aber aus naheliegenden Gründen und schon deshalb nicht immer einzuhalten, da der gesellschaftliche Funktionär zumeist zur selbständigen Vornahme der notwendigen Projektsänderungen keine ausreichende Vollmacht besitzt.

Hierdurch wird nun die oft sehr dringende Ausführung derartiger Projekte ganz wesentlich verzögert und werden von den bauwerbenden Parteien wegen der aus diesem Anlasse eingetretenen Schädigung ihrer materiellen Interessen öfter Klagen erhoben, welche hätten vermieden werden können, wenn die Vorschriften in betreff der Projektsausfertigung eingehalten worden wären.

Diesem in der Tat fühlbaren Uebelstande abzuhelfen, findet sich das Eisenbahnministerium veranlasst, die geehrte Bahnverwaltung einzuladen, etwa dortseits zur Behandlung gelangende Projekte der erwähnten Art stets durch die eigenen Fachorgane in statischer, konstruktiver und auch formaler Beziehung sorgfältig überprüfen zu lassen und die betreffenden Pläne erst dann anher vorzulegen, bis alle vorgefundenen Mängel beseitigt, die Elaborate also für die behördliche Genehmigung geeignet befunden worden sind. Hierbei wird insbesondere auf die Belegung der Projekte mit klaren statischen Berechnungen und verständlichen technischen Berichten Wert zu legen sein.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Staně m. p.

*) Der Erlass wurde den k. k. Staatsbahn-Direktionen behufs Kenntnisnahme mitgeteilt.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn Wegstädtl-Dauba-Hirschberg. (Detailprojekt: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für die ganze Projektslinie, sowie der Trassenrevision für eine Teilstrecke.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von Josef Freyer, Bürgermeister in Dauba, namens des Aktionskomitees für die Lokalbahn von Wegstädtl über Dauba nach Hirschberg vorgelegten Detailprojektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Wegstädtl der Oesterr. Nordwestbahn über Dauba zur Station Hirschberg der Böhmischen Nordbahn mit einer Verbindung von der erstgenannten Station bis zur Elbe die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen für die ganze Projektslinie, sowie der Trassenrevision für die Teilstrecke km 20 bis km 26 samt Erörterung der Stationsanlage in Dauba in der Zeit vom 19. bis 24. Oktober und vom 9. bis 14. November anberaumt. [E.-M.-Z. 44.403.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Weckelsdorf-Parschnitz. (Variantenprojekte km 0·0 bis km 5·1, km 1·2 bis km 2·48 und km 29·8 bis km 32·46, sowie Alternativprojekt: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich der von der Bahnbau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Comp. in Wien vorgelegten Begehungsoperate mehrerer Varianten des Lokalbahnprojektes Weckelsdorf-Parschnitz die Vornahme der Stationskommission für die Anschlussstationen Weckelsdorf und Parschnitz, der Trassenrevision bezüglich der Varianten km 1·2 bis km 2·48 und km 30·3 bis km 31·1 der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich der Strecken km 0·0 bis km 5·1 und der Variante km 1·2 bis km 2·48, sowie der Strecke km 29·8 bis km 32·46 und der Variante km 30·3 bis km 31·1 und schliesslich die Feststellung der feuersicheren Herstellungen entlang der ganzen Strecke einschliesslich der Varianten in der Zeit vom 3. bis 7. November anberaumt. [E.-M.-Z. 45.105.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Brünn nach Lösch. (Detailprojekt: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission, sowie der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von Dr. Cyrill Seifert, Vizepräsident des mährischen Landeskulturrates in Brünn, namens des Konsortiums für den Bau einer normalspurigen Lokalbahn von Brünn nach Lösch vorgelegten Detailprojektes für die genannte Bahnlinie, die Vornahme der Trassenrevision und Stationskommission, sowie der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen im Wege des abgekürzten Verfahrens in der Zeit vom 28. bis 31. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 45.331.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Grossh. General-Eisenbahn-Direktion Schwerin: Eröffnung der Dampffähre zwischen Warnemünde und Gjedser.) Am 1. Oktober wurde die Dampffährenverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser eröffnet. Die Dampffähren verkehren täglich zweimal in jeder Richtung mit Schnellzugsanschlüssen, zwischen Berlin und Kopenhagen mit durchgehenden Personenwagen I./II. Klasse, in den Nachtverbindungen mit Schlafwagen. Der Güterverkehr in

Wagenladungen mit Dänemark, Schweden und Norwegen wird ohne Umladung mit Wagendurchgang über die Fährenstrecke vermittelt.

Mecklenburg. (Grossherzogl. mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn: Schliessung des bisherigen Bahnhofes in Warnemünde für den Personen-, Gepäcks-, Tier- und Eilgutverkehr; Stationsnamenänderung.) Am 1. Oktober ist der bisherige Bahnhof in Warnemünde für den Verkehr von Personen, Gepäck, Tieren und Eilgut geschlossen worden und erhielt mit gleichem Tage die Bezeichnung „Warnemünde Güterbahnhof“.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Llyod.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 14. bis 20. Oktober 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

14. Oktob., *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A). Dampfer „Almissa“, Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

15. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro). Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

16. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro). Dampfer „Leda“, Kapitän G. Porzia, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

17. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B). Dampfer „Danubio“, Kapitän S. Tominich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

20. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene“, Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

14. Oktober, Dampfer „Danubio“, Kapitän S. Tominich. zu Mittag
15. „ Dampfer „Venus“, Kapitän N. Tomanovich } um
19. „ Dampfer „Venus“, Kapitän N. Tomanovich } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

15. Oktober, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg“, Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

15. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Elektra“, Kapitän L. Ivancich, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta. Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Konstantinopel.

17. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Amphitrite“, Kapitän L. Mistrorigo, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

18. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Tirol“, Kapitän G. Gilhuber, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

20. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Thalia“, Kapitän G. Wessely, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Alexandrette. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

14. „ (ausserord. Reise) Dampfer „Saturno“, Kapitän L. Soich, nach Konstantinopel.

5. „ (ausserord. Reise) Dampfer „Apollo“, Kapitan G. Berguglian.

Ostindien, China und Japan.

23. Oktober, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Trieste“, Kapitän E. Mecozzi, [von Fiume†) am 19. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Calcutta.

Brasilien.

20. Oktober, Dampfer „Melpomene“, Kapitän M. Mareglia, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

Ost-Afrika.

25. Oktober, um 4 Uhr nachm., Dampfer „Cleopatra“, Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume†) am 21. Oktober] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Silesia“ nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 3340 Tonnen Gehalt ist am 12. September 1903 mit 11 Passagieren und 1308 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 47 Tonnen Zucker und 584 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 6 von Triest über Venedig nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 22.711 kg und 584 Stück Holz, Soerabaya 690 kg Baumwollwaren, Samarang 4106 kg Papier, Padang 356 kg Manufakturwaren, Suez 2117 kg, Geddah 5972 kg, Aden 39.570 kg (worunter 21.480 kg Zucker), Hodeidah 9978 kg (worunter 6000 kg Zucker), Mombassa 142 kg Fez, Massaua 21.099 kg (worunter 14.300 kg Zucker), Karachi 177.715 kg, Colombo 112.327 kg (worunter 5140 kg Zucker), Sydney 172 kg Glasperlen, Rangoon 276.731 kg, Calcutta 388.508 kg und Madras 245.472 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 2,115.065.

Verschiedene Mitteilungen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Aenderungen in der Dienstinstruktion des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus.) Die Angelegenheiten des Lokalgüterverkehres und der mit diesem in engerem Zusammenhange stehenden Anschluss- und Verbandsverkehre, sowie die Angelegenheiten der Kohlenverkehre wurden aus dem Wirkungskreise der Abteilung 2 des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus ausgeschieden und einer neu errichteten Abteilung des genannten Hilfsamtes zugewiesen. Letztere führt die Bezeichnung 2a, die bisherige Abteilung 2 die Bezeichnung 2b.

Aktiengesellschaft Ueberetscherbahn. (Generalversammlung.) Am 30. April fand in Bozen unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Sigismund Schwarz und im Beisein des k. k. Statthaltereirates Josef Ritter v. Falser als landesfürstlichen Kommissär die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft Ueberetscherbahn statt. Bei derselben waren 2350 Stück gesellschaftliche Aktien mit 487 Stimmen vertreten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 181.907·71 (gegen K 166.822·99 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 8601·97 (K 13.120·21), daher die Gesamteinnahmen K 190.509·68 (K 179.943·20). Es stellten sich ferner die Betriebsauslagen auf K 72.939·20 (K 73.616·40), die sonstigen Auslagen auf K 28.618·30 (K 27.366·01), somit die Gesamtausgaben auf K 101.557·50 (100.982·41). Der Betriebsüberschuss betrug daher K 88.952·18 (K 78.960·79). Da dem Amortisationsfonds ein Betrag von K 4000 zugewiesen und an die Prioritätsaktien eine 4½ prozentige Dividende von zusammen K 99.000 ausgeschüttet wurde, musste die Garantie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in der Höhe von K 14.448·91 (K 22.039·21) in Anspruch genommen werden. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Die statutenmässig aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Andreas Freiherr v. Di Pauli und Justiz- und Domänenrat Hermann Vogl wurden per acclamationem wiedergewählt. In den Revisionsausschuss wurden Arnold Schwarz und Julius Mühleisen als Mitglieder und Vinzenz Massari als Ersatzmann entsendet. Der Wert der Anwesenheitsmarken der Verwaltungsratsmitglieder wurde mit K 10 festgesetzt. Ferner wurde die beantragte Statutenänderung genehmigt und der Verwaltungs-

rat beauftragt, die definitive Genehmigung derselben durch die Regierung und die handelsgerichtliche Registrierung zu bewirken. Sodann wurde die Generalversammlung geschlossen.
[E.-M.-Z. 22.118].

Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung) Am 4. Juni fand in Czernowitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Anton Kochanowski Freiherr v. Stawczan und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Landesregierungskommissärs Jakob Ritter v. Mikuli die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft statt. — An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 4098 Aktien mit 409 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Betriebseinnahmen samt Zuschuss der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Comp. K 367.910·18 (gegen K 394.477·52 im Jahre 1901), die Ausgaben K 260.989·14 (K 263.503·51). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 2698·32 und des Gewinnes an Waren und Installationen per K 10.287.66, sowie abzüglich der Abschreibungen per K 6633·17 verblieb ein Gewinnsaldo von K 113.273·85 (K 132 696·56). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner wurde beschlossen, aus dem Gewinne K 4227·09 an die Beamten zu verteilen, K 36.000 in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, K 72.000 zur Ausschüttung einer vierprozentigen Aktiendividende (wie im Vorjahre) zu verwenden und K 1046·76 auf neue Rechnung vorzutragen. Hierauf erfolgte die Wiederwahl des Hauptmannes Gottlob Paulus zum Mitgliede des Verwaltungsrates. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauf folgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Anton Kochanowski Freiherr v. Stawczan neuerlich zum Präsidenten und Nikolaus Freiherr v. Mustatza neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 29.950.]

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Moriz Ritter v. Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Berghauptmannes Josef Schardinger die diesjährige (48.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 23 Aktionäre teil, welche 7375 Aktien mit 1475 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902:

1. Eisenbahn Graz-Köflach.

Transporteinnahmen K 2,600.514·94 (gegen K 2,887.041·06 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 5996·24 (Kronen 7665·46), die Verwaltungskosten K 34.925·19 (K 32.701·32), das Betriebsentgelt an die Südbahn - Gesellschaft K 1,001.557·82 (K 1,092.462·79), die sonstigen Auslagen K 115.882·65 (Kronen 129.062·62) und der Ueberschuss K 1,454.145·52 (K 1,640.479·79).

2. Eisenbahn Lieboch-Wies.

Transporteinnahmen K 640.898·59 (K 777.976·82), die verschiedenen Einnahmen K 2105·79 (K 2007·93), die Verwaltungskosten K 6737·71 (K 6737·47), das Betriebsentgelt K 195.820·43 (K 255.538·12), die sonstigen Auslagen K 22.753·26 (K 30.229) und der Ueberschuss K 417.692·98 (K 486.580·16).

3. Kohlenwerke.

Die Gesamteinnahmen K 2,399.468·50 (K 2,698.732·32), die Gesamtausgaben K 1,873.554·46 (K 2,060.430·81), der Ueberschuss K 525.914·04 (K 638.301·51).

4. Kalkwerke.

Die Gesamteinnahmen K 114.883·28 (K 120.331·84), die Gesamtausgaben K 93.428·14 (K 95.861.49), der Ueberschuss K 21.455·14 (K 24.470·35).

5. Glasfabrik.

Die Gesamteinnahmen K 115.705·26 (K 98.242·14), die Gesamtausgaben K 114.870·42 (K 97.205·90), der Ueberschuss K 834·84 (K 1036·24).

Das Gesamterträgnis betrug daher K 2,420.042·52 (K 2,814.313·06). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 359.072 (K 284.752·54), abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätendienst per K 537.412·50 (K 554.186·25), für Zinsen per K 62.881·89 (K 53.592·48), der Eisenbahnsteuern per K 478.239·38 (K 484.309·43), der Bergbau- und Industrialiensteuern per K 66.450·11 (K 68.986·72) und der Abschreibungen per K 430.452·32 (K 497.358·94) verblieb ein Gewinn von K 1,203.678·32 (K 1,440.631·78) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss sie, aus dem Gewinne den Betrag von K 9344·63 dem Reservefonds, den Betrag von K 5000 dem Kaiser Franz Josef-Jubiläumsfonds zuzuweisen, K 12.194·75 als Tantieme dem Verwaltungsrate und der Direktion auszuzahlen und K 826.864 zur Ausschüttung einer Gesamtdividende von K 22 pro Aktie (K 26) = 5 1/2 Prozent (6 1/2 Prozent) zu verwenden. Sodann wurden Major Franz Grünebaum, Dr. Wilhelm Schneeberger und Hans Reitzes in den Verwaltungsrat gewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. — In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde Dr. Moriz Ritter v. Schreiner neuerlich zum Präsidenten gewählt, während an Stelle des verstorbenen Dr. Hermann Beer Otto Wiedmann in das Präsidium als Vizepräsident berufen wurde. [E.-M.-Z. 24.665.]

Grazer Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. Mai fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Moriz Ritter v. Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Dr. Alfons Ritter v. Scherer die diesjährige (15.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Grazer Tramway-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 27 Aktionäre teil, welche 7084 Aktien mit 1406 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Einnahmen K 1,286.524·97 (gegen K 1,149.290·46 im Jahre 1901), die Ausgaben K 571.345·13 (K 532.500·89), der Betriebsüberschuss K 715.179·84 (K 616.789·57). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 16.965·30 (K 23.931·50) und abzüglich der Lasten per Kronen 138.066·49 (K 133.275·94) verblieb ein Reingewinn von Kronen 594·078·65 (K 507.445·13). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloss die Generalversammlung folgende Verwendung des Reingewinnes: Zur Kapitalstilgung K 36.800 (K 28.800), zur Zahlung der vierprozentigen Aktiendividende K 153.984 (K 155.136), 5 Prozent für den Reservefonds K 20.164·73 (K 16.175·46), für Tantiemen K 60.494·19 (K 48.526·36), für eine zweiprozentige Superdividende an die Aktien und Genussscheine K 80.000 (K 80.000), 33 1/3 Prozent an die Stadtgemeinde Graz als Gewinnanteil K 80.878·57 (K 59.602·44), für eine weitere vierprozentige Superdividende K 160.000 (K 120.000, 3 Prozent), auf neue Rechnung K 31.428·93 (K 29.671·77). Im ganzen wurde sohin eine zehnprozentige Aktiendividende (9 Prozent) verteilt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses genehmigte die Generalversammlung einen vom Verwaltungsrate entworfenen, zwischen der Grazer Tramway-Gesellschaft und der Elektrischen Kleinbahn Graz-Maria Trost abzuschliessenden Vertrag, wonach die Grazer Tramway-Gesellschaft den Betrieb der genannten Kleinbahn, sowie die erforderliche Stromlieferung übernimmt.
[E.-M.-Z. 25.080.]

Elektrische Kleinbahn Prag - Lieben - Wysočan. (Generalversammlung.) Am 20. Juni fand in Prag unter dem Vorsitze des Stellvertreters des Verwaltungsratspräsidenten J. Sedlák und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Bezirkshauptmannes Karl Svátek die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Elektrischen Kleinbahn Prag-Lieben-Wysočan statt. An derselben nahmen zehn Aktienbesitzer persönlich teil, welche im eigenen und Bevollmächtigungsnamen 1315 Aktien der Gesellschaft mit 131 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 213.467·36 (gegen K 354.971·18 des ersten Geschäftsjahres, d. i. vom 1. Juli 1900 bis 31. Dezember 1901), die besonderen Einnahmen K 2438·10 (K 1561·02), die Ausgaben K 131.444·56 (K 200.727·02). Zuzüglich des Gewinnvortrages per K 850·91 und der Zinsen per K 8046·82 stellte sich der Reinertrag auf K 93.358·63. Zur Auszahlung gelangte eine vierprozentige Dividende (5 Prozent im Vorjahre). Der Geschäftsbericht, sowie der Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Die durch das Los zum Austritte aus dem Verwaltungsrate bestimmten Mitglieder Bohumil Staněk, Julius Veselý und Dr. med. Ot. Janota wurden sämtlich einstimmig wiedergewählt. An Stelle des resignierten Verwaltungsrates Dr. Gustav Schmaus wurde Karl Kurfürst neugewählt. In den Revisionsausschuss wurden Franz Kremlička und Anton Blažek als Mitglieder und Josef Holý als Ersatzmann entsendet. In der am 4. Juli stattgefundenen konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Franz Krėžik zum Vorsitzenden und Johann Sedlák zu dessen Stellvertreter gewählt. [E.-M.-Z. 32.481.]

Lokalbahn Gleisdorf-Weiz. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Julius v. Derschatta die diesjährige (15.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz statt. An derselben nahmen acht Aktionäre teil, welche 335 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 141.544·93 (gegen K 139.740·77 im Jahre 1901), die Betriebskostenvergütung K 64.530·76 (K 63.788·80) und der Betriebsüberschuss K 77.014·17 (K 75.951·97). Zuzüglich der Zinseneinnahmen per K 1423·14 (K 1289·31) und abzüglich der sonstigen Auslagen per K 7896·07 (K 6290·14) ergab sich ein Reinertrag von K 70.541·24 (K 70.951·14). Unter Berücksichtigung des vorjährigen Gewinnvortrages und der Quote für die Prioritätsaktientilgung bezifferte sich der der Generalversammlung zur Verfügung gestandene Betrag mit K 75.566·25 gegen K 76.405·01 im Vorjahre. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Sie beschloss ferner, aus dem Gewinne eine fünfprozentige Dividende an die Prioritätsaktien und an die Stammaktien zu verteilen, K 2500 in den Reservefonds zu hinterlegen und K 5866·25 auf neue Rechnung vorzutragen. (Im Vorjahre wurden gleichfalls fünfprozentige Aktiendividenden ausgeschüttet.) Sodann wurde das ausscheidende Mitglied des Verwaltungsrates Hugo Skala wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.
[E.-M.-Z. 45.795.]

Kleinbahn Łupków-Cisna. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Miecislaus Ritter v. Onyszkiewicz und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Julius Kady die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kleinbahn Łupków-Cisna statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 2805 Aktien mit 280 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1902 die Transporteinnahmen K 90.427·11 (gegen K 77.039·20 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 761·10 (K 184·88), die Betriebsausgaben K 44.586·13 (Kronen 50.467·82) und die sonstigen Auslagen K 5571·83 (5738·39), sohin der Ueberschuss K 41.030·25 (K 21.017·87). Zuzüglich der Zinseneinnahmen per K 267·43, abzüglich der Rückerstattung der Betriebsdefizite aus den Jahren 1898 bis 1901, stellte sich der Reingewinn auf K 19.443·59. (Das Vorjahr schloss mit einem Ausfalle von K 21.854·09.) Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, aus dem Gewinne den Betrag von K 19.200 für die Einlösung von 48 Stück bereits verloster Prioritätsaktien zu verwenden, den Rest per K 243·59 auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Mitglied des Verwaltungsrates Karl Czecz de Lindenwald wurde sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauf folgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde das bisherige Präsidium — Dr. Hermann Czecz Freiherr v. Lindenwald, Präsident, und Miecislaus Ritter v. Onyszkiewicz, Vizepräsident — wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 38.406.]

Aktiengesellschaft der Triester Kleinbahnen. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Triest unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten August Freiherrn v. Alber-Glanstätten und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Statthaltereirates Fabiani die diesjährige (1.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft der Triester Kleinbahnen statt. Bei derselben war ein gesellschaftliches Kapital von 5319 Stück Aktien mit 531 Stimmen vertreten. Die Gesamteinnahmen aus der ersten, die Zeit vom 9. September 1902 bis 31. Dezember 1902 umfassenden Betriebsperiode stellten sich auf K 53.613·28, die Gesamtausgaben auf K 57.823·36; sohin ergab sich ein Passivsaldo von K 4210·08. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner wurde die Berechnung des Gründungsaufwandes ohne Bemerken genehmigt. Die bisherigen Revisoren Anton Isack und Hugo Ritter v. Visin, sowie deren Ersatzmann Virgil Ritter v. Reya wurden per acclamationem wiedergewählt. Nach Erschöpfung der Tagesordnung wurde sodann die Generalversammlung geschlossen.
[E.-M.-Z. 38.045.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 29. August von der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn in Betrieb genommene 22·1 km lange Strecke Böhm. Leipa-Steinschönau, sowie die am 20. September von den k. k. österr. Staatsbahnen in Betrieb genommene 15·196 km lange Lokalbahn Schweissing-Haid sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Die Strecke Ede—Nykerk (29·608 km) der Niederländischen Zentralbahn, von welcher die Reststrecke Barneveld (Dorf)—Nykerk am 1. November eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung der Reststrecke ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken:

1. Gerstungen—Berka (Werra) — 2·91 km — der kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt,
2. Laubach—Mücke — 13·09 km — der kgl. Eisenbahn-Direcktion Frankfurt a. M.,
3. Celle—Schwarmstedt — 36 km — der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover,
4. Lage-Oerlinghausen — 10·3 km — der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover,
5. Warnemünde Güterbhf.—Warnemünde Personenbhf. — 0·8 km — der Grossherzogl. mecklenburg. Friedrich Franz-Eisenbahn, ferner
6. Swětla—Ledeč—Kacow — 47·967 km — der k. k. österr. Staatsbahnen — eröffnet am 24. September — und
7. Lambach—Vorchdorf-Eggenberg — 15·674 km — der k. k. österr. Staatsbahnen — eröffnet am 13. September

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Oktober d. J. dem Staatsbahndirektor-Stellvertreter Regierungsrate Dr. Nathan Seinfeld anlässlich der erbetenen Uebernahme in den dauernden Ruhestand den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Oktober d. J. dem Abteilungsvorstande bei der Staatsbahn-Direktion Stanislau, Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Leo Solecki, das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Oktober d. J. die Oberinspektoren der österreichischen Staatsbahnen Gustav Geyer, Spiridion Makarewicz und Dr. Kasimir Ożóg zu Staatsbahndirektor-Stellvertretern in der sechsten Rangsklasse der Staatsbeamten mit dem Titel eines Regierungsrates allergnädigst zu ernennen geruht.

Wittek m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach u. s. w.

Einführung direkter Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze von Dobrilugk-Kirchhain nach Karlsbad (B.E.B.).

Ab 22. Oktober 1903 gelangen zwischen Dobrilugk-Kirchhain und Karlsbad (B.E.B.) nachstehende direkte Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenfahrgeld, ausgenommen tarifmässigen Zuschlages für D- und L-Züge						Gepäcksfrachtsatz pro 10 kg	
			Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten, 45 Tage gültig			Gesamtgewicht	Uebergewicht
			für alle Züge							
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.		
			Mark							
Dobrilugk-Kirchhain	Karlsbad (B.E.B.)	Elsterwerda-Dresden-Bodenbach-Aussig	28·40	20·20	12·50	49·90	35·30	31·30	0·51 *)	0·74 *)

*) Auch für den Verkehr von Karlsbad (B.E.B.) gültig.

Wien, am 8. Oktober 1903. [1017]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1 und 2 der k. k. österr. Staatsbahnen; Auflage, gültig vom 1. Juli 1903.

Mit 1. November 1903 gelangen zur Einführung:

I. Zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der Nachtrag I.

II. Zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, der Nachtrag II.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Hinsichtlich derselben treten folgende Gültigkeitstermine ein, und zwar:

Zu I: Gültig vom 1. November 1903, insoweit Erhöhungen eintreten, gültig vom 15. Dezember 1903 und hinsichtlich der Haltestelle Grafenberg und der Ladestelle Kohlbach, gültig vom Tage der Betriebseröffnung derselben.

Zu II: Gültig vom 1. November 1903, insoweit Erschwerungen eintreten, gültig vom 15. Dezember 1903, hinsichtlich der Haltestelle Grębów, gültig vom Tage der Eröffnung.

Exemplare der vorgenannten Tarifnachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 40 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Oktober 1903. [1018]

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. Juni 1901.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1903 sind in dem obbezeichneten Tarifhefte, und zwar im Ausnahmetarife Nr. 46 für Holz, folgende Aenderungen zu bewirken:

Die in der Nomenklatur dieses Ausnahmetarifes (Seite 73 und 74) angeführten Holzsorten, nämlich:

1. Unter A/b: Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 m lang, ferner

2. unter B/1: Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis zu 2·5 lang, und

3. unter B/2: Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz sind zu streichen.

Demgemäss werden ab 1. Dezember 1903 für den Transport der vorstehend angeführten Holzsorten die bezüglichen direkten Frachtsätze nicht mehr angewendet.

Wien, am 15. Oktober 1903. [1019]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif, Heft I.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 1. November 1903 gelangen zwischen Grammat-Neusiedl und Budapest kel. p. u. nachstehende direkte Fahrpreise zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenzug			Schnellzug	
oder umgekehrt			I. Kl.	II Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.
			Kronen				
Grammat-Neusiedl	Budapest kel. p. u.	Bruck a/L.	18·70	12·50	7·90	24·50	16·40

Wien, am 14. Oktober 1903. [1020]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter einfacher Fahrkarten zwischen Vysočan B.N.B. einerseits und Stationen Brandeis a. d. E. und Elbekosteletz der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz anderseits.

Mit 15. Oktober 1903 gelangen zwischen Vysočan B.N.B. einerseits und Stationen Brandeis a. d E. und Elbekosteletz der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz anderseits über Neratovic direkte einfache Personenzugsfahrkarten zu nachstehenden Preisen zur Einführung, und zwar:

Von	Nach	Ueber	Personenzug	
oder umgekehrt			II. Klasse	III. Klasse
			Fahrpreise in Heller einschliesslich Fahrkartensteuer	
Vysočan B.N.B.	Brandeis a. d. Elbe . .	Neratovic	250	160
Vysočan B.N.B.	Elbekosteletz	Neratovic	210	130

Die in diesem Verordnungs-Blatte Nr. 114 vom 3. Oktober 1903 auf Seite 2430, Post [991] verlautbarten Fahrpreise gelangen nicht zur Einführung.

Wien, am 10. Oktober 1903. [1021]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 gelangen zwischen B.-Leipa A.T.E., Deutsch-Gabel, Leitmeritz A.T.E., Lobositz St.E.G. und Niemes (Stadt) einerseits und diversen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn über Reichenberg, Reichenberg—Turnau—Alt-Paka, B.-Leipa—Jungbunzlau und Czernosek anderseits direkte Personenzugs-Fahrkarten zur Einführung.

Zum gleichen Zeitpunkte werden Personenzugs-Fahrkarten und Fahrkarten für die Zugsverbindung „A.T.E. Personenzug, B.N.B. Schnellzug" zwischen Lobositz St.E.G. und Rumburg und Warnsdorf, sowie Personenzugs-Fahrkarten zwischen Deutsch-Gabel und Böhm.-Kamnitz über B.-Leipa—Haida, bezw. B.-Leipa—Tannenberg oder Bensen eingeführt.

Teplitz, am 13. Oktober 1903. [1022]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages XVI zum Tarifhefte 1.

Mit dem 1. November 1903 gelangt der Nachtrag XVI zur Einführung. Der Nachtrag enthält Aenderung, bezw. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, sowie Erweiterung des Klassentarifes und des Ausnahmetarifes 55 (Düngemittel).

Abzüge des Nachtrages sind zum Preise von 5 Pfg. oder 6 Heller bei den Verbandsverwaltungen zu haben.

Breslau, am 14. Oktober 1903. [1023]

Kgl. Eisenbahn-Direktion
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages IX zum Tarifhefte 3.

Mit dem 1. November 1903 tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag IX in Kraft. Der Nachtrag enthält Aenderung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, Ergänzung der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition, neu einbezogene Stationen, Erweiterung und Aenderung der Seehafen-Ausnahmetarife a (Weizen u. s. w.), b (Bohnen), c (Kleie u. s. w.), Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigung. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende November 1903. Abzüge des Nachtrages sind zum Preise von 15 Pfennig oder 18 Heller bei den beteiligten Verwaltungen zu haben.

Breslau, am 15. Oktober 1903. [1024]

Kgl. Eisenbahn-Direktion
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Anhanges zum Tarifhefte 2.

Mit dem 1. November 1903 tritt zum Tarifhefte 2 ein besonderer Anhang in Kraft. Der Anhang enthält direkte Frachtsätze für Schnittholz von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke Cassel, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle a. d. S., Hannover, Münster), der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft, der Eisern-Siegener Eisenbahn, sowie der Sächsischen Staatseisenbahnen. Abzüge des Anhanges sind zum Preise von 30 Pfennig oder 35 Heller bei den beteiligten Verbandsverwaltungen zu haben.

Gleichzeitig erfährt der Kilometerzeiger zum Haupttarife eine entsprechende Ergänzung, die ebenfalls bei den beteiligten Verwaltungen zu erfahren ist.

Breslau, am 15. Oktober 1903. [1025]

Kgl. Eisenbahn-Direktion
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Einbeziehung der Haltestelle Schwammelwitz.) In den obigen Verkehr wurde am 10. Oktober 1903 die Haltestelle Schwammelwitz des Direktionsbezirkes Breslau einbezogen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einführung des Tarifnachtrages XII.) Am 15. Oktober 1903 trat der Nachtrag XII in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrages eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, sowie Frachtsätze der Tarifabteilungen A und C von Station Dahlhausen (Ruhr) des Direktionsbezirkes Essen, der Tarifabteilung A 2 von Station Sötenich des Direktionsbezirkes Köln und Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes. Abdrücke des Nachtrages zum Preise von Mk. 0·10 bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. Die Landwirtschafts-Ausstellung in Gross-Umstadt 26. bis 28. September 1903;
2. die internationale Ausstellung für Photographie und graphische Künste in Mainz 8. September bis 11. Oktober 1903.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Jänner 1898. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1903 gelangte der nachstehende Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif 49

für die Beförderung von „Kabel zu elektrischen Leitungen“ bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

Nach und von	Mannheim trs. Ludwigshafen trs. Mark für 100 kg
Passau D.L.	1·42
Regensburg D.L.	1·18

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Das Verhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung ist vom 1. Oktober 1903 an für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen und für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen wie folgt festgesetzt worden:

1 Franken = 80·8 Pfennig.
1 Mark = 1·2376 Franken.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2218	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Garne der Klasse A und Baumwollwaren der Klasse A auch zusammen geladen			Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		*) Nur gültig für Sendungen, welche in Iglau von den k.k.St.B. auf die Oe.N.W.B. oder in umgekehrter Richtung übergehen. — Der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
				Iglau transit*)	Alt-Paka	mindestens für 5000 kg			155	104	51			
					Habendorf				203	105	98			
					Hohenelbe				174	132	42			
					Liebstadtl				161	94	67			
					Reichenberg				201	101	100			
					Semil				166	86	80			
					Starkenbach-Martinitz				167	121	46			
					Tannwald-Schumburg				181	98	83			
					Königinhof				144	131	13			
				und umgekehrt										
				Iglau transit*)	Alt-Paka	mindestens für 10.000 kg			155	95	60			
					Habendorf				203	100	103			
					Hohenelbe				174	122	52			
					Liebstadtl				161	89	72			
					Reichenberg				201	94	107			
					Semil				166	81	85			
					Starkenbach-Martinitz				167	114	53			
					Tannwald-Schumburg				181	93	88			
					Königinhof				144	126	18			
				und umgekehrt										
2219	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Klasse			Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
			I	Olmütz K.F.N.B.	Bautsch				153	115	38			
			II						128	90	38			
			a)						107	84	23			
			I	Troppau K.F.N.B.					136	104	32			
			II						114	88	26			
			a)						98	88	10			
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2220	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Obst, frisches Abteilung I: verpackt, " II: unverpackt laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Lana-Burgstall Meran oder Untermais bezw. umgekehrt	Stuttgart Hauptbhf. Stuttgart Nordbhf. Stuttgart Westbhf. Ulm Stuttgart Hauptbhf. Stuttgart Nordbhf. Stuttgart Westbhf. Ulm	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 20. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil VI, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1902	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Pfennig Abteilung I 343 345 348 287 319 351 354 293	II*) 309 311 314 253 318 320 323 262	Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze der Abteilung II gelten nur zur Ausfuhr aus Oesterreich
2221	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahn- und Strassenbahnwagen, nicht auf eigenen Rädern laufend (auf Plateauwagen verladen)	Györ U.St.E.	Amsterdam transit	Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief. I. Gültig für die Ausfuhr aus Ungarn. II. " " " " " über See nach aussereuropäischen Ländern.	längstens bis 31. Oktober 1903	Tarif, Teil II, Heft 3, des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1901		ad I. 3·07 Mark ad II. 2·67 Mark		Im Kartierungswege		Hierdurch wird der gleichartige Frachtsatz im bezüglichen Nachtrage II (Seite 10) aufgehoben, bezw. ersetzt
2222	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	a) Holz der Pos. H—18, H—20 b, bezw. H—21, b) Holz der Pos. H—19, H—20 a	Gmünd	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und hat bei Holz der Pos. H—19 und H—20 a das Auf- und Abladen der Absender, bezw. der Empfänger zu besorgen. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	a) 117 Heller b) 117 Heller	a) 104 Heller b) 99 Heller	a) 13 Heller b) 18 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2223	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof	Wien St.E.G.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Quantitäten. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	102 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege	.	
2224	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Flusseisen-Rundzaggeln, rohe Blöcke von Flusseisen	Altkladno	Station Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	51 Heller	47 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte, auf die reklamierende Firma als Absender lautende Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 118 vom 13. Oktober 1903	2179	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Klassen I, II, A	Friedek-Mistek	Rožnau bezw. vice versa	In der Spalte 7 hat es statt „Dezember 1903" richtig zu lauten: „Dezember 1904"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 121. **Wien, 20. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des k. k. Landesgerichtes Czernowitz.

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Nachzahlungsforderungen im Sinne des § 61 Betr.-Regl. ist von den am Transporte beteiligten Bahnverwaltungen nur jene legitimiert, an welche die Zahlung geleistet wurde. Die Bestimmung des § 74, Abs. 3, Betr.-Regl. kann hierfür per analogiam nicht herangezogen werden.

„Gefärbter, entölter Fenchel“ ist gemäss der Pos. S—10 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I zu tarifieren, weil in derselben „entölter Fenchel“, und zwar schlechthin und ohne jede weitere Unterscheidung, zwischen gefärbtem und nicht gefärbtem aufgezählt wird.

(Entscheidung vom 1. Dezember 1902, G.-Z. C III $\frac{302/2}{7}$.)

Der Kaufmann M. in S. gab am 13. September 1901 eine Sendung gefärbten, entölten Fenchel im Gewichte von 5120 kg in der Station Z. der A.-Bahn an seine eigene Adresse nach der Station B. der B.-Bahn auf. Diese Sendung wurde in der Station B. am 23. September für den Kaufmann M. von F. bezogen und die Fracht berichtigt. Bei der Ueberprüfung der Gebühren wurde wahrgenommen, dass die Tarifierung der Sendung gemäss der Pos. S—10 und nicht gemäss der Pos. S—9, b der Güterklassifikation stattgefunden habe. Da das Eisenbahnministerium mit einem Erlasse entschieden hatte, dass gefärbter, entölter Fenchel unter die Pos. S—9, b der Güterklassifikation zu subsumieren sei, wurde die sich hiernach ergebende Mindergebühr von K 117·76 zum Ersatze vorgeschrieben. Mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Kaufmann M., welcher als Empfänger und Frachtzahler zur Nachzahlung verpflichtet war, im Bereiche der A.-Bahn seinen Wohnsitz hatte, ersuchte die Empfangsbahn B. die Versandbahn A. um Intervention wegen Hereinbringung des Betrages. Als das von der letzteren Bahn unterm 3. Juli 1902 erlassene Mahnschreiben erfolglos blieb, wurde von ihr am 23. September 1902 die Klage angebracht.

Der Beklagte erhob die Einwendung der mangelnden Aktivlegitimation, da nur die B.-Bahn als Empfangsbahn zur Einforderung der Mindergebühr berechtigt sei, behauptete überdies die Verjährung des Klageanspruches und schliesslich die Richtigkeit der vorgenommenen Frachtberechnung nach der Pos. S—10 der Güterklassifikation, indem er darüber, dass gefärbter, entölter Fenchel unter diese Position gehöre, den Sachverständigenbeweis anbot.

Das k. k. Bezirksgericht in Sadagóra erkannte auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten mündlichen Verhandlung den Beklagten mit Urteil vom 1. Oktober 1902, G.-Z. C III $\frac{302/2}{4}$, zur Zahlung des eingeklagten Betrages samt Zinsen und Kosten schuldig.

Entscheidungsgründe:

Streitentscheidend ist im vorliegenden Falle, unter welche Position des Tarifes die vom Beklagten in der Station Z. nach der Station B. aufgegebene Sendung (entölter, gefärbter Fenchel) zu subsumieren ist. Während nämlich Beklagter die Pos. S—10 für sich in Anspruch nimmt, behauptet die Klägerin, dass die Fracht nach der Pos. S—9, b der Güterklassifikation zu verrechnen war.

Nach Inhalt der ersteren Position sind entölte Samen, darunter auch Fenchel, als Rückstand bei der Herstellung ätherischer Oele, nach Inhalt der letzteren Samen überhaupt zu behandeln, für welche eine besondere Bestimmung in der Güterklassifikation nicht vorgesehen ist.

Da das Eisenbahnministerium mit einem Erlasse, welcher im Originale vorgelegt wurde, entschieden hat, dass gefärbter, entölter Fenchel — um solchen handelt es sich im vorliegenden Falle — unter die Pos. S—9, b zu subsumieren ist, so liegt eine authentische Interpretation der bezüglichen Tarifbestimmung vor, an welche das Gericht gebunden ist. Mit Rücksicht auf diese Interpretation erscheint ein Gegenbeweis unzulässig, weshalb auch der in dieser Richtung angebotene Sachverständigenbeweis zurückgewiesen wurde.

Die vom Beklagten erhobenen Einwendungen der Verjährung, sowie der mangelnden Aktivlegitimation sind

nicht stichhältig, und zwar die erstere nicht, weil die Sendung am 23. September 1901 bezogen und die Fracht bezahlt wurde, und somit die nach § 61 Betr.-Regl. vorgesehene Frist von einem Jahre erst mit 23. September 1902 abläuft, da der Tag, nach welchem sich der Anfang der Frist richtet, nicht mitgerechnet wird. Die am 23. September 1902 angebrachte Klage muss also als rechtzeitig erhoben angesehen werden. Die zweite Einwendung findet in dem vorgelegten Schreiben der B.-Bahn ihre Erledigung, mit welchem die A.-Bahn angegangen wird, für die Einhebung der gegenständlichen Frachtdifferenz Sorge zu tragen; hierbei ist nicht zu übersehen, dass beide Bahnen in fortwährender gegenseitiger Verrechnung stehen, die strittige Sendung auch einen Teil der A.-Bahn durchlaufen hat und schon aus diesem Grunde die A.-Bahn zur Geltendmachung der Frachtdifferenz legitimiert erscheint.

Gegen dieses Urteil brachte der Beklagte aus den Gründen der Mangelhaftigkeit des Verfahrens und der unrichtigen rechtlichen Beurteilung der Sache die Berufung ein.

Hierüber änderte das k. k. Landesgericht in Czernowitz mit Urteil vom 1. Dezember 1902, G.-Z. C III $\frac{302/2}{7}$, das angefochtene Urteil der ersten Instanz dahin ab, dass das Klagebegehren abgewiesen und die klagende A.-Eisenbahn in den Ersatz der Prozesskosten erster Instanz und der Berufungskosten verurteilt wurde.

Entscheidungsgründe:

Das Klagebegehren auf Nachzahlung einer Mindergebühr fusst auf der Bestimmung des Art. 421 H.-G.-B., wonach die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft im allgemeinen auch auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen Anwendung finden, des Art. 400 H.-G.-B., dass der Empfänger durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes verpflichtet wird, dem Frachtführer nach Massgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten, und des § 61 Betr.-Regl., wonach das zu wenig Gezahlte nachzuzahlen ist.

Im Sinne der zitierten Normen steht die Passivlegitimation des Beklagten als Empfänger des Frachtgutes ausser Zweifel.

Anders verhält es sich mit der klägerischen Aktivlegitimation zur Sache.

Die Beförderung des Frachtgutes ist über mehrere, nicht im gleichen Betriebe stehende und verschiedenen Verwaltungen unterstehende Bahnen erfolgt. Die letzte Bahn, nämlich diejenige, von welcher das transportierte Gut abgegeben und an welche auch die Zahlung der Transportgebühr erfolgt ist, war die B.-Bahn, welche weder zu der A.-Bahn gehört, noch auch in deren Betrieb steht. Nach Art. 410 H.-G.-B. hat in dem Falle, wenn das Gut durch die Hände mehrerer Frachtführer geht, der letzte bei der Ablieferung auch die aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Forderungen der vorhergehenden einzuziehen und deren Rechte, also auch das auf Zahlung des Frachtlohnes, auszuüben. Diese Bestimmung ist nach Art. 421 H.-G.-B. auch vorliegend anzuwenden. Es ist daher nur die B.-Bahn als die letzte Bahn berechtigt, die Nachzahlung aus dem Titel einer etwaigen irrtümlichen Verrechnung im Sinne der §§ 1388 und 1431 a. b. G.-B. und Art. 1 H.-G.-B. zu verlangen, bezw. im Klagewege geltend zu machen. Dies ergibt sich übrigens auch aus den Bestimmungen des Betriebsreglements. In den Zusatzbestimmungen zu § 61 Betr.-Regl. ist bestimmt, dass Frachterstattungsansprüche stets bei jener Eisenbahn einzubringen sind, an welche die Zahlung geleistet wurde, woraus sich a contrario ergibt, dass auch die Nachforderung des zu wenig Gezahlten nur von dieser Bahn verlangt werden kann, zumal beiderlei Ansprüche — die Nachforderung des zu wenig Gezahlten und die Erstattung des zu viel Erhobenen — im Abs. 4 dieses Paragraphen gleichartig behandelt werden.

Dabei wird bemerkt, dass die Bestimmung des § 74, Abs. 3, Betr.-Regl. über das Wahlrecht des Klägers unter den verschiedenen in Frage kommenden Bahnen hier per analogiam nicht herangezogen werden kann, da diese Bestimmung einen ganz anderen Fall, nämlich den der Inanspruchnahme der Haftpflicht mehrerer an der Beförderung beteiligter Eisenbahnen im Auge hat und sich im ganzen an die besondere Norm des Art. 429 H.-G.-B. anlehnt.

Ist demnach nur die B.-Bahn berechtigt, die Nachzahlung zu verlangen, so muss der klagenden A.-Bahn die Aktivlegitimation zur Sache abgesprochen werden.

Daran vermag das klägerischerseits produzierte Schreiben der B.-Bahn, gerichtet an die A.-Bahn, nichts zu ändern; denn mit diesem Schreiben wird die letztere, lediglich mit Rücksicht auf den Wohnort des Beklagten im Bereiche derselben, um Intervention wegen der Nachzahlung ersucht, d. h. wohl bloss um Leistung guter Dienste bei den aussergerichtlichen Einmahnungen, Unterhandlungen u. s. w. Die Uebertragung der Forderung an die A.-Bahn im Sinne des § 1392 a. b. G.-B. ist aber damit gewiss nicht erfolgt. Aus dem weiteren Inhalte des Schreibens ergibt sich vielmehr, dass die B.-Bahn sich nach wie vor als berechtigtes Subjekt des Nachzahlungsanspruches ansah.

Aber abgesehen von dem Mangel der Aktivlegitimation, erscheint das Klagebegehren an sich unbegründet. Die Prüfung der einschlägigen Tarifbestimmungen ergab, dass in der Pos. S—10 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I auch entölter (abdestillierter) Fenchel aufgezählt wird, und zwar schlechthin und ohne jede weitere Unterscheidung. Die Subsumierung des gegenständlichen Frachtgutes unter die Pos. S—9, b dieser Güterklassifikation ist schon deshalb untunlich, weil daselbst „andere Samen, sofern in der Güterklassifikation nicht besonders genannt“, tarifiert werden, eine Voraussetzung, welche vorliegend nicht zutrifft, da „entölter Fenchel“ in der Güterklassifikation besonders genannt wird. Auf den Umstand, dass der gegenständliche Fenchel gefärbt war, kann bei der Tarifierung kein Gewicht gelegt werden, weil die Benennung unter Pos. S—10 allgemein lautet und zwischen gefärbtem und nicht gefärbtem entölten Fenchel kein Unterschied gemacht wird.

Die Berufung auf den Erlass des Eisenbahnministeriums erscheint nicht zulässig, weil derselbe nicht gehörig bekanntgemacht worden ist und sich offenbar nur als eine Direktive für die unterstehende Behörde darstellt, gemäss welcher die Güterklassifikation in diesem Punkte als nicht entsprechend abzuändern wäre. Diesem Erlasse muss daher die Bedeutung einer den Gegenkontrahenten bindenden lex contractus abgesprochen werden.

Ist aber bei der Berechnung der Frachtgebühr ein Irrtum nicht unterlaufen, so entbehrt der Klageanspruch wegen Abganges der Voraussetzungen der §§ 1388 und 1431 a. b. G.-B. jeder gesetzlichen Grundlage.

Bei dieser Rechtsanschauung des Berufungsgerichtes, wonach der Klageanspruch überhaupt nicht und namentlich nicht für die klägerische A.-Bahn zur Existenz gelangt ist, kann die vom Beklagten erhobene Einwendung der Verjährung der Klageforderung unerörtert bleiben.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung der Teilstrecke „von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse bis zur Huttengasse" der Linie Konz.-Nr. 70; Erteilung der Betriebsbewilligung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. September das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 12. Juni 1903 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Teilstrecke von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse bis zur Huttengasse der mit der Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten Linie Nr. 70 „von der Linzerstrasse durch die Breitenseerstrasse, Huttengasse und Enenkelstrasse bis zur Thaliastrasse" der städtischen Strassenbahnen in Wien — bei welcher Amtshandlung die definitive Betriebsbewilligung für die gegenständliche Teilstrecke ab 14. Juni 1903 namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt wurde — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen genehmigend zur Kenntnis genommen. Die Baulänge beträgt 1·240 km. [E.-M.-Z 40.237].

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. galizische Statthalterei hat den Baukonsens für die Zugmelde-Einrichtungen und Vermehrung der Wächterposten auf der Bahnstrecke Bielitz—Kalwarya und die Ausrüstung der Strecke von Biala bis Kalwarya-Zebrzydowska mit elektrischen Glockenschlagwerken im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 45.361.]

Normalspurige Lokalbahn Janów-Jaworów. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Oktober die k. k General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der normalspurigen Lokalbahn Janów-Jaworów in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde diese Behörde auch ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 46.096.]

Lokalbahn Jaworzno - Jaworzno (Stadt). (Fortsetzungsstrecke der Lokalbahn Piła-Jaworzno: Ergebnis der technisch - polizeilichen Prüfung: Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. September das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 30. Juli 1903 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Lokalbahn Jaworzno-Jaworzno (Stadt) (Fortsetzungsstrecke der Lokalbahn Piła-Jaworzno) — bei welcher Amtshandlung für die gegenständliche Bahnlinie im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ab 5. August 1903 der Betriebskonsens ex commissione erteilt worden ist — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen genehmigend zur Kenntnis genommen. Die Baulänge beträgt 3·81783 km. [E.-M.-Z. 37.782].

Schmalspurige Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau. (Projekt für die im Anschlusse an die obige Lokalbahn auszuführenden Geleiseanlagen innerhalb des der „Ersten österreichischen Sodafabrik in Hruschau gehörigen Fabriksterritoriums: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft namens der „Ersten österreichischen Sodafabrik" in Hruschau vorgelegten Projektes für die im Anschlusse an die im Bau befindliche schmalspurige Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau auszuführenden Geleiseanlagen innerhalb des Fabriksterritoriums der „Ersten österreichischen Sodafabrik" in Hruschau die Vornahme der politischen Begehung für Mittwoch den 28. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 46.023]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Industriebahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 13. September der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Nagy-Károly—Somkut für eine von der Station Károly-Erdöd ihrer Linie Gilvács—Károly-Erdöd—Nagy-Somkut abzweigende und diese in der Station Ákos mit der Linie Nagy-Károly—Ákos—Zilah der Szilágyságer Komitats-Lokalbahnen verbindende schmalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 18. September dem Albert Pethö in Aranyós-Maróth und Konsorten für eine von der Haltestelle Kovácsi der Lokalbahn Garam - Berzencze — Kovácsi — Léva (—Csata—Párkány-Nána) abzweigende und diese in der Station Aranyós-Maróth, eventuell in der Station Kis-Tapolcsány der vorbenannten Linie mit der Linie Érsekujvár (Neuhäusel)—Nagy-Surány — Aranyós - Maróth — Kis - Tapolcsány der Zsitvatalbahn-Aktiengesellschaft verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 6. Oktober dem Josef Mautner und Bernhard Rosenfeld in Nagybáród für eine von der Station Rév der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, bis zu den Bergbaurevieren von Nagybáród führende, entweder schmalspurige Industriebahn mit elektrischem oder normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Russland. (Waggonverteilungskomitee für die Eisenbahnen. Projekt zur Verbindung der Weichsel mit dem Njemen.) Im russischen Verkehrsministerium ist beschlossen worden, ein Waggonverteilungskomitee für die dortigen Eisenbahnen zu bilden. Weiters hat das Verkehrsministerium ein Projekt zur Verbindung der Weichsel mit dem Njemen ausgearbeitet.

Frankreich. (Die finanziellen Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen im Jahre 1902.) Im Betriebe gestandene Länge: 2916 km.

	Im Jahre 1902 Francs	Im Jahre 1901 Francs	Differenz Francs
Einnahmen . .	50,442.131·41	49,536.732·—	+ 905.399·41
Ausgaben . . .	37,764 088·08	37,381.115 05	+ 382.973·03
Reinertrag . . .	12,678.043·33	12,115.616·95	+ 522.426·38

Die Steigerung der Einnahmen betrug 1·83 Prozent, die der Ausgaben 1·02 Prozent; der Reinertrag hat somit um 4·30 Prozent zugenommen. Der Betriebskoeffizient, welcher sich im Jahre 1901 mit 75·46 bezifferte, fiel um 0·59 und betrug somit im Jahre 1902 74·87 Prozent.

Verschiedene Mitteilungen.

Coupon-Einlösungen.

Ab 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5proz. Prioritäten, I. Em. K 15·—, II. Em. Frcs. 12·50. 4proz. Prioritäten, Stücke zu fl. 1000 K 40·—, zu fl. 200 K 8·—.

Bozen-Meraner Bahn. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8.—.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten. Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 200·—, zu Mk. 400 Mk. 8.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5proz. Silber-Prioritäts-obligationen v. J. 1872 K 15·—, 4proz. Silberprioritäten v. J. 1887, garantierte und nichtgarantierte, für je fl. 100 Kapital K 4·—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäts-Obligationen v. J. 1884, steuerpflichtig K 10·80, steuerfrei K 12·—. Aktien K 10·—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5proz. Prioritäts-Obligationen lit. B K 9·944; 3½ proz. Prioritäten lit. B, konvertiert, K 6·944; 3½ proz. Prioritäten lit. B, Em. 1903, für je K 200 Kapital K 3·50.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5proz. Prioritäten I. und II. Em., Mk. 10·—. 4proz. Prioritäten Em. 1883, für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—; Em. 1895, für je Mk. 200 Kapital Mk. 3·—.

Südbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten Em. 1885, für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—; Em. 1900, Frcs. 10·—.

Eisenbahn-Verkehrsanstalt. 4½ proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 9·—.

Verlosungen.

Am 1. Oktober:

Kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria". Prioritäten (Rückzahlung ab 31. Dezember).

Bosnisch-herzegowinische Eisenbahnen. Landesanleihe v. J. 1898 (durch börsemässigen Rückkauf).

Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4proz. Goldprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Ostgalizische Lokalbahnen. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 5. Oktober:

Böhmische Nordbahn. 3½ proz. Prioritäten, Em. 1903 (Rückzahlung ab 31. Dezember).

Am 10. September:

Grazer Tramway-Gesellschaft. Aktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Rückzahlungen.

Ab 2. November:

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Aktien; 4proz. Prioritäts-Obligationen v. J. 1884, steuerfrei und steuerflichtig.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4proz. und 5proz. Prioritäts-Obligationen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Silber-Prioritäten.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3proz., 4proz. und 5proz. Prioritäts-Obligationen.

Konversion.

Fünfprozentige Prioritäten und Anteilscheine der Neutitscheiner Lokalbahn. Der Gemeindeausschuss der Stadt Neutitschein hat die Eigentümer der fünfprozentigen Prioritäten und Anteilscheine der Neutitscheiner Lokalbahn aufgefordert, ihre Zustimmung zur Umwandlung ihrer Papiere in vierprozentige zu erklären. Die Papiere, bezüglich welcher diese Zustimmung seitens der Eigentümer erfolgt ist, wurden behufs Abstempelung von 5 Prozent auf 4 Prozent am 1. Oktober 1903, die übrigen, bezüglich welcher diese Zustimmung nicht erfolgt ist, am nämlichen Tage zur Rückzahlung in barem Gelde per 2. Jänner 1904 verlost.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Bau-Ausschreibung.

Auf der Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Badgastein der als Staatsbahnlinie zu erbauenden Tauernbahn ist die Ausführung der Hochbauten in den Stationen und Haltestellen, sowie auf der freien Strecke im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt gegen Bezahlung von Pauschal- und Einheitspreisen, welche vom Anbotsteller selbst in die Preisverzeichnisse einzusetzen sind.

Die den Gegenstand der Bauvergebung bildende Strecke ist in drei Teile eingeteilt, und zwar:

Streckenteil I, von Schwarzach-St. Veit bis zum Klammtunnel, d. i. von km 0·43 bis km 8·0;

Streckenteil II, vom Klammtunnel bis zur Angerschlucht, d. i. von km 8·0 bis km 25·02;

Streckenteil III, von der Angerschlucht bis Badgastein, d. i. von km 25·02 bis km 30·371.

Der Bauwerber kann auf einen Streckenteil, auf zwei oder alle Streckenteile das Angebot stellen; dasselbe muss jedoch auf die sämtlichen Hochbauarbeiten eines Streckenteiles lauten, da nur die gesamten Arbeiten je eines Streckenteiles als Ganzes zur Vergebung gelangen.

Die Vollendungsfristen sind derart festgesetzt, dass sämtliche Gebäude bis 20. Dezember 1904 unter Dach gebracht und nach aussen abgeschlossen werden, dass sämtliche Wasserversorgungsanlagen und die Gründung der Lokomotiv-Drehscheibe bis 1. April 1905 soweit fertiggestellt sind, dass mit der Montierung der mechanischen Einrichtung und der Verlegung der Wasserleitungen begonnen werden kann, dass weiters mit 1. Mai 1905 die Montierung der elektrischen und Telegrapheneinrichtungen und der mechanischen Einrichtungen für die Brückenwagen und Sicherungsanlagen in Angriff genommen und dass endlich sämtliche Hochbauten bis zum 10. Juni 1905 der anstandslosen Benützung übergeben werden können, so dass vom 1. Juli 1905 an die Betriebseröffnung unbehindert erfolgen kann.

Die Lagepläne, die Typen- und Detailpläne für die Hochbauten, sowie die Drucksorten, als: Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Angebotsformulare, das Preisverzeichnis, die Verzeichnisse der auszuführenden Hochbauarbeiten, die Baubeschreibung, die Verzeichnisse der Arbeitsmengen für die einzelnen Hochbauten, sowie die Bedingnisse sind bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Schwarzach im Pongau einzusehen.

Diese Behelfe können, mit Ausnahme der Lagepläne, bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahn-Baubehörden käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot in betreff der Herstellung des Hochbaues in der Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Badgastein" bis spätestens **9. November 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Baudirektion, Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, zu überreichen. Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 23. November 1903 im Worte zu bleiben.

Das für jeden Streckenteil zu erlegende Vadium beträgt fünf Prozent der in dem Verzeichnisse der auszuführenden Hochbauarbeiten (Beilage D des Angebotes) durch den Anbotsteller selbst ermittelten Bausumme.

Das Vadium ist vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptkassa der österreichischen Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstrasse 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis längstens 9. November 1903, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen die vom Anbotsteller ordnungsmässig ausgefüllten und unterschriebenen Preisverzeichnisse und Verzeichnisse der Arbeitsmengen für die einzelnen Hochbauten (Beilage H des Angebotes) nicht beigeschlossen sind, ferner solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde oder deren Aussteller die Angebotsbeilagen A bis H nicht rechtzeitig unterschrieben haben, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im Oktober 1903.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. Dezember 1903 gelangen einfache direkte Fahrkarten zu folgenden Preisen zur Einführung:

Von — nach oder umgekehrt	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
	Heller einschliesslich Fahrkartensteuer		
	über Jungbunzlau—Turnau Oe.N.W.B. Schnellzug, sonst Personenzug		
Wien Oe.N.W.B.—Sichrow	4550	3010	1510
	über Turnau B.N.B. Schnellzug, sonst Personenzug		
Sichrow—Jungbunzlau	580	—	—
„ —Prag B.N.B.	1410	—	—
	Personenzug		
Sichrow—Jungbunzlau	430	260	—
Reichenau b/Gablonz—Wysočan B.N.B.	—	620	340
Reichenberg S.N.D.V.B.— „ „	—	740	390
Tannwald-Schumburg— „ „	—	740	390
	über Wschetat—Přiwor Personenzug		
Liboch—Wysočan B.N.B.	—	310	170
Tetschen Oe.N.W.B.—Wysočan B.N.B.	—	760	390

Wien, am 16. Oktober 1903. [1026]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland anderseits.

Tarif-Teil I, Abteilung B.

Zollabfertigungsgebühren.

Die in der in Nr. 103 dieses Blattes vom 8. September 1903, auf Seite 2237 unter Pos. [877] verlautbarten Kundmachung enthaltenen Bestimmungen, betreffend Zollabfertigungsgebühren im vorbezeichneten Verkehre, werden mit 1. Jänner 1904 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. Oktober 1903. [1027]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. November 1903 werden im Verkehre von Duisburg nach Karlsbad B.E.B. über Cöln-Aschaffenburg—Nürnberg oder Bamberg—Eger direkte für alle Züge gültige Fahrpreise I., II. und III. Klasse für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt, sowie Gepäckstaxen, letztere auch in der Gegenrichtung eingeführt.

Wien, am 13. Oktober 1903. [1028]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, Heft II, östliches Netz.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Fortsetzungslinie Janów—Jaworów der Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów gelangt zu dem obgenannten Tarife der Nachtrag II, enthaltend Tarifbestimmungen und Kilometerzeiger für die genannte Lokalbahn, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Oktober 1903. [1029]

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. November 1903 gelangen direkte einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten für alle Züge, sowie Gepäckstaxen von Apolda und Pössneck Th.B. nach Karlsbad B.E.B. und Marienbad zur Einführung.

Wien, am 13. Oktober 1903. [1030]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 1, vom 1. Februar 1899.
Tarif-Teil IV, Heft 4, vom 1. Dezember 1898.

Einbeziehung der Station Kundl als Reexpeditionsstelle für Holztransporte.

Unter den in Ziffer VII der Tarifbestimmungen der obenbezeichneten Tarife angegebenen Bestimmungen ist die Einlagerung und Reexpedition von Holz auch zulässig in der Station Kundl der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, und zwar:

1. wirksam vom 1. November 1903 für Sendungen
   a) von den österreichischen Stationen der im Tarife, Teil IV, Heft 1, enthaltenen Gruppen D, E, F, G, H, I, K, L, M, N, O, sowie von Wörgl;
   b) von sämtlichen im Tarife, Teil IV, Heft 4, enthaltenen österreichischen Stationen

nach Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau transit;

2. wirksam vom 15. November 1903 für Sendungen
   a) von den österreichischen Stationen der im Tarife, Teil IV, Heft 1, enthaltenen Gruppen D, E, F, G, H, I, K, L, M, N, O, sowie von Wörgl;
   b) von sämtlichen im Tarife, Teil IV, Heft 4, enthaltenen österreichischen Stationen

nach den schweizerischen, bezw. badischen Stationen der Gruppen I—X.

Wien, am 16. Oktober 1903. [1031]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung je eines Nachtrages zu den Tarifen, Teil II, Hefte 4, 5 und 6, vom 1. Jänner 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 gelangen der Nachtrag II zum Tarif-Teil II, Heft 4
„ „ II „ „ II, „ 5
„ „ III „ „ II, „ 6
zur Einführung.

Diese Tarifnachträge enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der bezüglichen Haupttarife einen neuen Ausnahmetarif Nr. 4 für die Beförderung von Eiern.

Abdrücke der vorstehend bezeichneten Tarifnachträge sind bei den beteiligten Stationen und den Endverwaltungen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Oktober 1903. [1032]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1903 gelangen zu den Tarifen des obbezeichneten Eisenbahnverbandes folgende Nachträge zur Einführung:

1. je ein Nachtrag III zum Tarif-Teile II, Heft 1 und 3, vom 1. Juni 1901;
2. je ein Nachtrag I zum Tarif-Teile II, Heft 2 und 4, vom 1. Juni 1901.

Der Nachtrag III zum Tarifhefte 1 enthält: Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife, ferner neue Ausnahmetarife Nr. 56 (für Holz, aussereuropäisches) und Nr. 57 (für Pitch-Pine), sowie sonstige Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag III zum Tarifhefte 3 enthält: Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, Aufhebung von Frachtsätzen, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag I zum Tarifhefte 2 und 4 enthält Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Haupttarife.

Soweit durch diese Tarifnachträge Frachterhöhungen oder Beschränkungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Dezember 1903 in Wirksamkeit.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen erhältlich, und zwar

der Nachtrag III zum Tarifhefte 1 zum Preise von 18 Heller,
der Nachtrag I zum Tarifhefte 2 zum Preise von 12 Heller,
der Nachtrag III zum Tarifhefte 3 zum Preise von 15 Heller,
der Nachtrag I zum Tarifhefte 4 zum Preise von 12 Heller

für das Stück.

Wien, am 16. Oktober 1903. [1033]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu den im Jahre 1903 erschienenen „Statistischen und tarifarischen Daten“.

Zu den in diesem Blatte vom 4. August 1903, Nr. 88, unter Pos. 781 publizierten „Statistischen und tarifarischen Daten“ ist ein Berichtigungsblatt erschienen.

Exemplare desselben sind im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 16. Oktober 1903. [1034]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Lokalverkehre.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 gelangt zu dem vorgenannten vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife der Nachtrag I, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie im Wege der Stationen zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 16. Oktober 1903. [1035]

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2225	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete) als Gepäck	Leitmeritz (A.T.E.) und Leitmeritz Stadt (Oe.N.W.B.)	Saaz (B.E.B. und k. k. Staatsbahn)	1. Abfertigung erfolgt mittels Gepäcksscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-)Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspaket muss in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckskasse aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt; der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	vom 20. Oktober 1903 bis auf Widerruf längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 2. des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut, bezw. der auf Grund der auf Seite 7 der Abteilung B des Tarifes, Teil I, vom 1. Jänner 1902 unter A—II—a)—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung der Zeitungspakete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller pro Sendung, b) " " Personenzügen 40 " " Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäcks-Stempelgebühr von 10 Heller berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
2226	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk, gebrannt, der Tarif-Pos. K—4	Prag St.E.G.	Theresienstadt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	47 Heller	34 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		
2227	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Holz des Spezialtarifes 2 / der Klasse C	Borohradek St.E.G.	Prag (Sandthor) B.E.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	71 Heller / 70 Heller		Im Kartierungswege		
2228	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Most (Weinmost)	Kecskemét	Gross-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } b) 10.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen und der in den Lokaltarifen der beteiligten Verwaltungen enthaltenen besonderen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1908	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 190 Heller ad b) 175 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2229	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker	Petőháza-gyár	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen binnen sechs Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest nach über Aden oder Gibraltar hinaus gelegenen Hafenplätzen zur Weiterbeförderung gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Anhang zu dem Tarifhefte 2 für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband	193 Heller inkl. ungar. Steuer	178 Heller inkl. ungar. Steuer	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabsstation bis Triest nachweisenden Original-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest nach über Aden oder Gibraltar hinaus gelegenen Bestimmungshäfen nachweisenden Zertifikate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Kapitanates in Triest, welche Dokumente längstens sechs Monate nach Weiterbeförderung ab Triest bei der Adm.-Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	Hierdurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 1 ex 1903 sub Post 21, resp. Nr. 5 ex 1903 sub Post 386 verlautbarten Frachtbegünstigungen gegenstandslos
				Sopron S.B. Nagy-Czenk Bükk					163 Heller inkl. ungar. Steuer	148 Heller inkl. ungar. Steuer	15 Heller			
2230	Südbahn-Gesellschaft		Steine und Steinbauerwaren	Divača	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Abladen obliegt dem Empfänger. Sendungen müssen zum Baue der k. k. Hofburg in Wien bestimmt sein, bezw. an das Hofbaukomitee zur Aufgabe gelangen und von Dignano oder Pola provenieren	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	150 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2231	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker aller Art der Pos. Z—8, lit. a des Tarifes, Teil I (Abteilung B, Abschnitt G)	Ung.-Ostra St.E.G. Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) St.E.G.	Zeltweg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut a) von mindestens 5.000 kg b) " 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 4	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 332 Heller b) 278 " a) 333 Heller b) 276 "		Im Kartierungswege		
2232	k. k. österr. Staatsbahnen		Petroleum, roh	Boryslaw	Olszanica	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis der Weiterbeförderung eines im Vergleiche zu der zu bonifizierenden Transportmenge mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum ab Olszanica nach den im Ausnahmetarife für Petroleum etc., gültig vom 1. Juni 1900, sowie in dem dazu gehörigen Nachtrage I enthaltenen Empfangsstationen innerhalb der Gültigkeitsdauer der Begünstigung	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, Abschnitt A	55 Heller	26 Heller	29 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma: Ostrauer Mineralölraffinerie Max Böhm & Cie. in Olszanica als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe und der auf obgenannte Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand des Rohöles nach den im Ausnahmetarife für Petroleum etc., gültig vom 1. Juni 1900, sowie im Nachtrage I zu diesem Tarife enthaltenen Empfangsstationen, welche bis längstens Ende März 1905 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2233	k. k. österr. Staatsbahnen		Betonwaren der Pos. B—11 der Güterklassifikation	Chabówka Chodowice Czarna Dembica Jaroslau Kolomea Kopyczyńce Lemberg Lemberg-Podzamcze Mielec Mościska Nowa grobla Ostrow-Berezowica Rawa ruska Ropczyce Rzeszów Rudki Sambor Sanok Sokal Stryj Tarnopol Tarnów Tłumacz-Pałahycze Wygnanka Żydaczów	allen Stationen des Abschnittes A des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg | 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Baue oder zur Instandhaltung von Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestrassen I. Klasse, sowie von städtischen Kommunikationen oder zu Flussregulierungs- und Brückenbauzwecken im Geltungsbereiche des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, bestimmt sein und mit auf eine k. k. oder Landesstrassenbaubehörde (k. k. Baubezirk, k. k. Bauexpositur, Landesausschuss, Bezirksausschuss, Landesingenieur), bezw. auf einen Stadtmagistrat als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2	5000 kg: die Frachtsätze der Klasse A 10.000 kg: die Frachtsätze der Klasse C	5000 kg: die um 50 Prozent gekürzten Frachtsätze der Klasse A unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg 10.000 kg: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	5000 kg: 50 Prozent 10.000 kg: Verschieden	Im Kartierungswege		
2234	k. k. österr. Staatsbahnen		Baumaterialien	Stationen des Abschnittes A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2	Petersdorf-Ullersdorf	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf bestimmt sein und mit an die Bauunternehmung der genannten Lokalbahn adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1905 an die Staatsbahn-Direktion Olmütz zu bewirken ist. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe bereits eine Rückvergütung geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2235	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Mährischen Westbahn	Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Čellechowitz	Gewitsch-Jaroměřitz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 30. April 1904	Lokalgütertarif	18	16	2	Im Kartierungswege		Für derartige Transporte von Čellechowitz nach Kostelez findet der im Anhange zum Gütertarife der Mährischen Westbahn (Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. Teil II, Heft 3, Seite 609, Post 10) enthaltene ermässigte Frachtsatz von 5 Heller für 100 kg Anwendung
					Gross-Opatowitz				19	17	2			
					Kornitz				16	15	1			
					Prossnitz Lokalbahn				8	6	2			
					Ptin				9	8	1			
					Türnau				18	16	2			
2236	**Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Harzleim	Bodenbach k.k.St.B.	Linz Umschlagsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / 5000 kg / unter 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Donauumschlagsverkehr via Linz, gültig vom 1. Mai 1902	Besteht keiner	210 Goldcentimes / 272 Goldcentimes / 371 Goldcentimes		Im Kartierungswege		Für die Schiffstrecken werden bei Aufgabe von weniger als 1000 kg pro Frachtbrief die Frachtsätze der Klasse A, von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief die Frachtsätze der Klasse C des in der Rubrik 8 genannten Tarifes im Kartierungswege berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2237	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Bednarów	a) Eben b) Salzburg	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf-, bezw. Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 331 b) 328		Im Kartierungswege		
				Bolechów						a) 317 b) 314				
				Borki wielkie						a) 338 b) 335				
				Brody						a) 324 b) 321				
				Czernowitz						a) 364 b) 361				
				Dolina						a) 321 b) 318				
				Hadikfalva						a) 378 b) 375				
				Hatna						a) 385 b) 382				
				Hliboka						a) 373 b) 370				
				Jaroslau						a) 291 b) 288				
				Komańcza						a) 305 b) 302				
				Krechowice						a) 324 b) 321				
				Krościenko						a) 305 b) 302				
				Ławoczne						a) 329 b) 326				
				Lemberg						a) 309 b) 306				
				Lemberg-Podzamcze						a) 309 b) 306				
				Lisko-Łukawica						a) 303 b) 300				
				Lubaczów						a) 301 b) 298				
				Łupków						a) 307 b) 304				
				Łużan						a) 362 b) 359				
				Mikuliczyn						a) 352 b) 349				
				Monasterzyska						a) 350 b) 347				
				Nadwórna						a) 345 b) 342				
				Nepolokoutz						a) 359 b) 356				
				Olszanica						a) 305 b) 302				
				Ottynia						a) 340 b) 337				
				Ożydów						a) 317 b) 314				
				Posada-Chyrowska						a) 305 b) 302				
				Przemyśl						a) 299 b) 296				
				Rawa ruska						a) 305 b) 302				
				Sambor						a) 309 b) 306				
				Skole						a) 319 b) 316				
				Śniatyn-Załucze						a) 357 b) 354				
				Stanislau						a) 336 b) 333				
				Starzawa						a) 305 b) 302				
				Stryj						a) 313 b) 310				
				Synowódzko-wyżne						a) 317 b) 314				
				Ustrzyki						a) 305 b) 302				
				Wygoda						a) 333 b) 330				
				Zagórz						a) 301 b) 298				
				Zborów						a) 326 b) 323				
				Złoczów						a) 319 b) 316				
				Żuczka						a) 364 b) 361				
2238	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker der Pos. Z—8 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902, ferner Candiszucker	Bedihost	Marchegg transito (für Sendungen nach Györ und Tötmegyer, sowie nach über diese beiden Stationen hinaus gelegenen Stationen)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	Heller 71	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Bisenz-Pisek						44				
				Chropin						65				
				Chybi						104				
				Freiheitsau						92				
				Göding						37				
				Hohenau						25				
				Hullein						58				
				Kojetein						63				
				Leipnik						68				
				Lundenburg						30				
				Mähr.-Ostrau						90				
				Olmütz						70				
				Preran						63				
				Robatetz						40				
				Rohrbach i. M.						44				
				Ung.-Hradisch						48				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2239	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 3 A des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Kunowitz-Louczka	Beuthen O.S.	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Für den Verkehr von Rajnochowitz sind überdies die in dem vom 1. Juli 1899 gültigen Lokalgütertarife (Teil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf dem Hauptbahnnetze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezüglich des Ablegens und Aufladens der Güter in Rajnochowitz vorgesehenen Bestimmungen einzuhalten	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband		Pfennig 73		Im Kartierungswege		
				Rajnochowitz	Cosel-Oderhafen					69				
				Wall.-Meseritsch	Beuthen O.S.					71				
					Kattowitz					67				
					Königshütte					70				
					Ratibor					56				
					Zabrze					73				
2240	Oesterr. Nordwestbahn	Kuttenberger Lokalbahn	Zuckerrüben und Zuckerrüben-Abfälle, sowie Rübenschnitze und Rübenschnitz-Abfälle der Zuckerfabrikation	Kuttenberg Stadtbahnhof	Sedletz-Kuttenberg transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Kuttenberger Lokalbahn vom 1. September 1899	8	5	3	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
2241	Oesterr. Nordwestbahn		Bier in Fässern	Mähr.-Budwitz	Wien Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	125 Heller	116 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
67	Nr. 109 vom 22. September 1903	2046	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Futterkräuter etc.	verschiedene Relationen		Bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903, ist in der Rubrik 6 unter lit. b, 2. Zeile, nach „Gemeinde" einzuschalten: **„(oder ein solches gleichnamiges selbständiges Gutsgebiet)"**; ferner daselbst in der 3. Zeile einzuschalten nach „Gemeinde": **„(Gutsgebiet)"**. Weiters ist in der 13. Rubrik, 1. Zeile, nach „Gemeinde" einzufügen: **„(Gutsgebiet)"**. Schliesslich ist im Kumulativ-Bestellzettel nach „Gemeinde": **„(selbständiges Gutsgebiet)**, nach „Gemeindeamt: **„(Gutsgebietsvorsteher)"**, nach „Gemeindeangehörigen": **„(Gutsangehörigen)"**, ferner in der fett gedruckten Ueberschrift nach „Verzeichnis der Gemeinden": **„(selbständigen Gutsgebiete)"** einzuschalten	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
91	Nr. 118 vom 13. Oktober 1903	2176	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Mineralische Kohle, Koks und Briketts**	**Segen-Gottes**	**Okřischko trs. (für Sendungen nach Strakonitz, Station der k.k.St.B.)**	**In der Rubrik 8 soll es statt: „Kohlentarif, Teil II, Heft 13" richtig: „Kohlentarif, Teil II, Heft 3" heissen**	
92	Nr. 138 vom 2. Dezember 1902	2717	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		Kohlen, mineralische, und Kokes als Frachtgut	Seidenberg transit	Friedland i. B. transit	Die Rubrik 14 (Besondere Bemerkungen) ist wie folgt zu ergänzen: Der zugestandene Nachlass von 6 h pro 100 kg erlischt mit der Einführung direkter Frachtsätze in den Tarifen für den ober- und niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach den in der Rubrik 6 angeführten Stationen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 122. **Wien, 22. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

K. k. Bezirksgericht für Handelssachen Prag.

Im Eisenbahnverkehre schliesst die Menge der zu befördernden Güter und die Raschheit des Transportes eine minutiöse Sorgfalt aus.

Für die durch eine falsche Bezettelung des Gutes verursachte Verschleppung desselben nach einer anderen als der Bestimmungsstation, bezw. die hierdurch hervorgerufene Verzögerung des Transportes haftet die Eisenbahn nicht nach § 88 Betr.-Regl., sondern nur nach § 87 Betr.-Regl.

(Entscheidung vom 3. November 1902, G.-Z. C B III $\frac{268/2}{3}$.)

Die Firma Z. in P. gab am 28. März 1902 an den Kaufmann und Gastwirt L. in L., welcher bei ihr für die Osterfeiertage Selchfleisch bestellt hatte, einen Korb Selchwaren im Bruttogewichte von 84 kg gegen Nachnahme von K 90·08 in der Station P. als Eilgut auf. Bei der Abfertigung der Sendung wurde dieselbe von dem Bahnbediensteten anstatt mit dem Stationszettel L. irrtümlich mit dem Stationszettel „Wien“ beklebt und infolgedessen nach Wien befördert. Hier wurde der Irrtum sogleich konstatiert und das Gut an die richtige Bestimmungsstation expediert, in welcher die Sendung dem Adressaten am 1. April 1902, um 8 Uhr früh, avisiert wurde.

Der Adressat L. verweigerte die Annahme der eingelangten Ware, worauf die Eisenbahn mit Rücksicht auf die leichte Verderblichkeit derselben die Sendung zur öffentlichen Versteigerung brachte und den Versteigerungserlös nach Abzug der Versteigerungskosten mit dem Betrage von K 24·34 dem Versender anbot.

Dieser lehnte jedoch das Anbot ab, beanspruchte vielmehr von der Eisenbahn den Ersatz des vollen Schadens. Da die Eisenbahn jedoch sich hierzu nicht verstehen wollte, sondern über den Versteigerungserlös hinaus nur zur Rückzahlung der ganzen Fracht sich bereit erklärte, beschritt der Versender den Klageweg. In der Klage behauptete er, dass eine zwanzigstündige Lieferzeitüberschreitung vorliege und dass die Eisenbahn dadurch, dass sie die als Eilgut aufgegebene Sendung, und zwar noch eine solche, welche leicht verderblich ist, nach Wien verschleppt habe, eine grobe Fahrlässigkeit im Sinne des § 88 Betr.-Regl. sich habe zuschulden kommen lassen und daher zum Ersatze des vollen Schadens verpflichtet sei. Zum Beweise des Umstandes, dass es sich um eine für Ostern bestimmte Ware gehandelt habe, legte er ein an den Adressaten gesendetes Schreiben vom 2. April 1902 vor.

Die beklagte Eisenbahn gab zwar die zwanzigstündige Lieferfristüberschreitung zu, da die Lieferfrist am 31. März 1902, mittags, geendet habe, behauptete jedoch, dass der Adressat, wenn ihm auch das Einlangen der Sendung am 31. März 1902, mittags, avisiert worden wäre, das Gut trotzdem an diesem Tage nicht mehr hätte beziehen können. Es wäre nämlich am 31. März 1902 Ostermontag gewesen und an Feiertagen würden nachmittags auch Eilgutsendungen von der Bahn nicht ausgefolgt. Wenn daher auch der Kläger mit der Lieferfrist genau gerechnet hätte, hätte er selbst zur Erkenntnis gelangen müssen, dass der Adressat die fragliche Sendung zu Ostern nicht erhalten würde; wollte er dies erreichen, so musste er die Sendung früher zum Versand bringen.

Die Eisenbahn bestritt weiter, dass die falsche Beklebung mit dem Stationszettel Wien statt mit dem Stationszettel L. bei der notorisch bekannten Anhäufung der Sendungen zur Osterzeit als grobe Fahrlässigkeit zu betrachten sei.

Der Kläger beharrte bei seinen Behauptungen und bemerkte, dass die Eisenbahn bei grösserer Zunahme der Arbeit, welche doch vorausgesehen werden konnte, für eine angemessene Vermehrung des Personales zu sorgen hätte.

Das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen in Prag wies mit dem Urteile vom 3. November 1902, G.-Z. C B III $\frac{268/2}{3}$, das Klagebegehren ab.

Entscheidungsgründe:

Es ist sichergestellt, dass der Transport am 31. März 1902, mittags, hätte beendet sein und das Aviso darüber, dass das Gut eingelangt sei, laut § 68 (2) Betr.-Regl., zwei Stunden darauf in die Hände des Adressaten hätte gelangen sollen. Da der 31. März aber ein Feiertag war, so hätte der Adressat die Sendung nicht früher bekommen können als am nächsten Tage, also bereits nach den Osterfeiertagen. Die frühere Aufgabe der Sendung war daher Sache der diligentia mercatoris (Art. 82, H.-G.). — Uebrigens geht aus dem vom Kläger vorgelegten Schreiben vom 2. April 1902 hervor, dass er sich selber dieses Mangels bewusst war, da er die verspätete Versendung der Ware in diesem Schreiben ausdrücklich entschuldigt.

Der Streit dreht sich jedoch hauptsächlich um die Frage, ob dem Kläger der Schadenersatz nach § 87 oder nach § 88 Betr.-Regl. zuzuerkennen ist.

Der volle Schadenersatz ist laut § 88 in allen Fällen zuzuerkennen, wo der Schaden infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist, ausser diesen Fällen setzt das Betriebsreglement in § 87 bei Lieferfristüberschreitungen als Schadenersatz einen bestimmten Bruchteil der Fracht, in maximo die ganze Fracht, fest. Dem Kläger wurde auch die ganze Fracht von der Eisenbahn angeboten, von ihm jedoch nicht angenommen.

Wenn sonach der Kläger den vollen Schadenersatz verlangt, dann hat er entweder die Arglist oder die grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn nachzuweisen. Der Kläger behauptet die grobe Fahrlässigkeit und erblickt dieselbe darin, dass die Sendung nach Wien verschleppt wurde, und dies wurde, wie er selber zugibt, nur dadurch verschuldet, dass der Bahnbedienstete sich in den Stationszetteln vergriff und die Sendung mit dem Stationszettel „Wien“ beklebte. Es ist somit zu beurteilen, ob diese Handlung des Bahnbediensteten als grobe Fahrlässigkeit zu betrachten sei, weil dann laut § 9 Betr.-Regl. diese grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn selbst zuzuschreiben ist.

Grobe Fahrlässigkeit ist aber nichts anderes als auffallende Sorglosigkeit (§ 1324 und § 1321 a. b. G.-B.). Wenn erwogen wird, dass nach § 1297 a. b. G.-B. das gewöhnliche Verschulden (culpa) im Mangel jenes Fleisses und jener Aufmerksamkeit besteht, welche ein Mensch von gewöhnlichen Fähigkeiten anzuwenden pflegt, dann muss diese gröbere Art der Fahrlässigkeit in Unterlassung jener Aufmerksamkeit bestehen, welche gewöhnlich auch ein minder aufmerksamer Mensch, als welcher im § 1297 vorausgesetzt wird, anwendet. Ist es in diesem Sinne grobe Fahrlässigkeit, wenn ein Bahnbediensteter im Drange der Geschäfte, wie es zur Osterzeit zu sein pflegt, einen falschen Stationszettel erwischt und aufklebt? Darauf muss schon vom allgemeinen Standpunkte, auch wenn der besondere Eisenbahnverkehr nicht berücksichtigt wird, eine verneinende Antwort erteilt werden.

Um desto mehr muss aber das Vorhandensein einer groben Fahrlässigkeit vom Standpunkte des Eisenbahnverkehres ausgeschlossen werden. Da genügt es auf die Worte Gerstners hinzuweisen: „dass die eigentümliche Natur des Eisenbahnbetriebes gewisse, an sich nicht leicht entschuldbare Versehen weniger schwer erscheinen lässt, dass insbesondere die Menge der zu befördernden Güter und die Raschheit des Transportes eine minutiöse Sorgfalt ausschliesst“. (Internationales Eisenbahnfrachtrecht, S. 389.)

Das Klagebegehren entbehrt sonach jedes Rechtsgrundes und musste infolgedessen abgewiesen werden.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn Libochowitz-Jenschowitz. (Detailprojektsvorlage; Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. September das vom Dr. Wenzel Reinhard, Bürgermeister in Libochowitz, namens des Aktionskomitees für den Bau der Lokalbahn von Libochowitz nach Jenschowitz vorgelegte Detailprojekt für die vorgenannte normalspurige Bahnlinie überprüft und im allgemeinen entsprechend befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, rücksichtlich des gegenständlichen Detailprojektes die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und über das Kommissionsergebnis dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten. Der politischen Begehung dieses Projektes hat die Trassenrevision und Stationskommission voranzugehen.

[E.-M.-Z. 36.919.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate September.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. September der Haltepunkt Volkmarsdorf zwischen den Haltestellen Kl.-Twülpstedt und Neindorf an der Bahnstrecke Schandelah—Oebisfelde im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg für den Personenverkehr; die Haltestelle Kronshagen zwischen den Stationen Kiel und Levensau an der vormaligen Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Altona für den Güterverkehr in Wagenladungen und den Tierverkehr; von der Abfertigung von und nach Kronshagen sind ausgeschlossen: Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgüter, Sprengstoffe und Fahrzeuge; der Haltepunkt Petzen zwischen den Stationen Moschin und Czempin an der Bahnstrecke Posen—Breslau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Posen, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, als Haltestelle auch für den Wagenladungsgüterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen; die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut, Fahrzeugen, Sprengstoffen und lebenden Tieren ist ausgeschlossen; die Haltestelle Marienthal bei Schweina an der Bahnstrecke Immelborn—Liebenstein—Schweina im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Erfurt, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen; die Haltestelle Kolberg Vorbahnhof zwischen den Stationen Alt-Werder und Kolberg an der Bahnstrecke Alt-Damm—Kolberg im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Stettin, die bisher nur dem Wagenladungsverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern; die Abfertigung von Vieh, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Müdisdorf der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen für die regelmässige Beförderung von Milch nach Chemnitz; die Station Blens an der Nebenbahn Kreuzau-Heimbach (Eifel) im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Köln, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, für den gesamten Güter- und Tierverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Am 7. September die Station Herthen an der Bahnstrecke Basel—Konstanz der grossh. Badischen Staatseisenbahnen für den Stückgutverkehr und die Station Thalhaus an der

Bahnstrecke Heidelberg—Speyer der grossh. Badischen Staatseisenbahnen für den Wagenladungsgüterverkehr.

Am 10. September die Haltestelle Dauer zwischen den Stationen Prenzlau und Nechlin an der Bahnstrecke Angermünde—Pasewalk im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Güterverkehre diente, auch für die Abfertigung von lebenden Tieren; die Abfertigung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Ferner am 15. September die Haltestelle Langheim zwischen den Stationen Bischdorf und Korschen an der Bahnstrecke Osterode—Insterburg im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. zunächst für den Wagenladungs-, Güter- und Viehverkehr; schwerwiegende Fahrzeuge und andere Gegenstände, die durch die Seitentüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind jedoch von der Abfertigung ausgeschlossen.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate September.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. September die 0·82 km lange Verbindungsbahn zwischen den Strecken Steele Nord—Bochum Süd und Steele Nord—Dahlhausen (Ruhr) im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Essen ohne Zwischenstationen für den Güterverkehr; die 18·8 km lange vollspurige Nebenbahn Bergneustadt—Olpe im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld für den Personen- und Güterverkehr; die an dieser Nebenbahn gelegenen Stationen Bruchhausen, Hützemert, Drolshagen und Eichen sind für den Personen-, Güter-, Gepäcks- und Privattelegrammverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren, und die Stationen Bruchhausen und Drolshagen auch für die Abfertigung von Fahrzeugen eingerichtet; eine Ver- oder Entladung von Sprengstoffen findet auf diesen Stationen nicht statt; die 18·08 km lange Teilstrecke Polzin—Bärwalde i. Pom. der Nebenbahn Polzin-Gramenz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin mit den Stationen Collatz, Paatzig und Bärwalde i. Pom. für den Gesamtverkehr und mit der Güterladestelle Lucknitz nur für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Fahrzeugen ist in Collatz, Paatzig und Lucknitz, die Abfertigung von Sprengstoffen ist in allen Stationen ausgeschlossen; die 4·8 km lange Reststrecke Blens—Heimbach (Eifel) der 22·7 km langen vollspurigen Nebenbahn Kreuzau-Heimbach (Eifel) im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Köln für den Personen-, Gepäcks-, Privatdepeschen-, Güter- und Tierverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die 20·0 km lange Neubaustrecke Minden (Westfalen)—Eickhorst der Mindener Kreisbahn mit den Stationen Minden-Königstor, Hahlen Hartum, Südhemmern, Hille und Eickhorst für den Gesamtverkehr.

Am 12. September die 14 km lange vollspurige Teilstrecke Brielow—Roskow der Kleinbahn Brandenburg Altstadt-Roskow für den Wagenladungsverkehr mit den Stationen Brielow, Radewege, Butzow, Ketzur, Lünow und Roskow; die Bahn ist Eigentum des Kreises Westhavelland und steht im Betriebe der Osthavelländischen Kreisbahnen zu Berlin.

Am 26. September die 22·14 km lange, der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Putzig-Krockow gehörende vollspurige Kleinbahn Putzig-Krockow mit den Stationen Gnesdau-Schwarzau, Löbsch, Kl. Starsin, Reddischau, Klanin, Schlawoschin und Krockow für den Gesamtverkehr; die Kleinbahn schliesst in Putzig an die Strecken des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig an und steht im Betriebe der Pommerschen Betriebsdirektion der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Cie.

Preussen. (Einführung von Güterwagen mit grösserer Tragfähigkeit auf den Staatseisenbahnen.) Wie die „Berl. Pol. Nachr." melden, ist die Frage, ob und in welcher Weise dem Beispiele Amerikas zu folgen sein möchte, das durch Einführung von Güterwagen grösserer Tragkraft eine Verminderung des jetzt mitzuführenden toten Gewichtes im Güterverkehre erzielt hat, Gegenstand eingehender Prüfung seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung gewesen. Insbesondere ist auch eine Kommission von Beamten dieser Verwaltung nach den Vereinigten Staaten entsandt worden, um die Frage an Ort und Stelle zu studieren und sich die mit der Einführung von Wagen grösseren Ladegewichtes gemachten Erfahrungen anzueignen. Diese Prüfung ist nunmehr zum Abschlusse gelangt, und zwar in dem Sinne, dass es sich in der Tat empfiehlt, auch im Bereiche der preussischen Staatsbahnverwaltung mit der vermehrten Einführung von Wagen grösseren Ladegewichtes als 10 t vorzugehen. Allerdings wird man dabei nicht dem Beispiele amerikanischer Eisenbahnen, Güterwagen von 40 t Ladegewicht und mehr allgemein zu verwenden, folgen, sondern sich wahrscheinlich mit der Erhöhung des Ladegewichtes auf 20 t begnügen. Voraussichtlich wird bereits im Etat für 1904 eine entsprechende Forderung vorgesehen sein. (Wagen von 12·5 und 15 t Ladefähigkeit bestehen bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung schon in grosser Anzahl.)

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Württemberg. (Grundsätze für die Notbeleuchtung auf Bahnhöfen oder sonstigen Eisenbahnanlagen.) Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat Grundsätze veröffentlicht, die für den Fall einer Störung der elektrischen (oder Gas-) Beleuchtung auf Bahnhöfen oder sonstigen Anlagen der Eisenbahnverwaltung zur Anwendung kommen sollen. Aus diesen Grundsätzen entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." folgende Bestimmungen. Es ist schleunigst zu erheben, worin die Störung ihren Grund hat, und innerhalb welcher Zeit sie voraussichtlich behoben werden kann. Hiervon wird es abhängen, ob eine Notbeleuchtung in kleinerem oder grösserem Umfange nötig wird. Auf den Stationen, auf denen Notlaternen und Dürr-Lichtapparate zur Verfügung stehen, sind diese in Betrieb zu nehmen. Reichen sie nicht aus, oder sind auf der Station keine Notbeleuchtungs-Einrichtungen vorhanden, so sind alle Lampen, Laternen und Lichter, einschliesslich Lokomotiv-, Zugs-, Weichen-, Schaffner- und sonstiger Laternen, welche verfügbar gemacht werden können, zweckentsprechend und unter Einhaltung der nötigen Vorsicht wegen Feuersgefahr zu verwenden. Jede mit elektrischer (Gas-) Beleuchtung versehene Station hat sich, soweit dies nicht von der General-Direktion unmittelbar bestimmt ist, nach Massgabe der verfügbaren Einrichtungen einen Plan zu machen, nach welchem bei gänzlicher und teilweiser Versagung des elektrischen Lichtes zu verfahren ist. Dieser Plan ist in mindestens einfacher, bei grösseren Bahnhöfen in mehrfacher Ausfertigung an dem Stationspersonale allgemein zugänglichen Stellen anzuheften.

Bayern. (Bestimmungen über die einzuhaltenden Wartezeiten.) Diese Bestimmungen, welche die General-Direktion der Bayerischen Staatsbahnen zur Winterfahrordnung erlassen hat, enthalten u. a. folgendes:

a) Auf verspätete Anschlusszüge darf nur dann gewartet werden, wenn in dem verspäteten Zuge Reisende zum Uebergang auf den Anschlusszug sich befinden und wenn der verspätete Zug voraussichtlich noch so frühzeitig eintreffen wird, dass die angegebenen Wartezeiten nicht überschritten werden.

b) Der Uebergang von Post, Gepäck, Gütern, Fahrzeugen und lebenden Tieren allein bildet keinen Grund zum Warten; jedoch darf auf Anschlusszüge, welche Wagen mit Gepäck, Expressgut oder Leichen bringen, innerhalb der festgesetzten Wartezeiten gewartet werden.

c) Das Schaffnerpersonal eines verspäteten Zuges ist vom Zugsführer zu beauftragen, sich zu vergewissern, ob und wie viele Uebergangsreisende sich im Zuge befinden, und ihm hierüber Meldung zu erstatten; der Zugsführer hat diese Meldung dem diensttuenden Stationsbeamten einer der Anschlussstation vorgelegenen Haltestation zu übergeben, welcher seinerseits dafür verantwortlich ist, dass die Weitergabe dieser Meldung an die Anschlussstation richtig und rechtzeitig erfolgt; in ähnlicher Weise haben auch die Kapitäne verspäteter Dampfschiffe vorschriftsmässig zu signalisieren, ob Anschlussreisende vorhanden sind, und ausserdem womöglich hierüber von einer vorgelegenen Haltestation aus telegraphische oder telephonische Meldung zu machen.

d) Treffen vorstehend angeordnete Meldungen nicht rechtzeitig ein, so hat der diensttuende Beamte auf der Anschlussstation zu verfahren, als wenn Uebergangsreisende vorgemeldet wären.

e) Angesichts des einfahrenden Zuges darf der Anschlusszug nicht abgelassen werden, auch wenn die Wartezeit hierdurch überschritten wird.

f) Die Züge der Nebeneisenbahnen und Lokalbahnen im inneren bayerischen Verkehre warten so lange auf Anschlusszüge der Hauptbahnen, als die Erreichung der übrigen Anschlüsse der ersteren sowohl auf der Hinfahrt als auch auf der Rückfahrt von der Endstation sichergestellt bleibt. Auf die Züge der Nebeneisenbahnen und Lokalbahnen warten im allgemeinen die Express- und D-Züge nicht, Schnell- und Eilzüge 5 Minuten, Personenzüge 10 und Güterzüge mit Personenbeförderung 20 Minuten.

Russland. (Eisenbahnbauten.) Der „O. T.-R." zufolge wurde der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Linie von der Station Nawla des Brjansker Zweiges in der

Richtung über die Stationen Sseredina Buda und Michajlowskij-Chutor zum Anschlusse an die Konotop-Pirogowsker Zufuhrbahn in oder nächst der Station Schostka, eventuell Treschtschenskaja erteilt. Gleichzeitig hat genannte Verwaltung die in den Zug dieser Linie fallende schmalspurige Strecke Sseredina Buda—Michajlowski Chutor (der Zufuhrbahn Sseredina Buda-Woroshba), sowie die Zufuhrbahn Konotop-Pirogowka auf Normalspur umzubauen.

Verschiedene Mitteilungen.

Leitung der österreichischen Briefpostsendungen nach Ostasien über Sibirien. Die Briefpostsendungen nach China (mit Ausschluss des südlichen Teiles und der britischen Kolonie Hongkong, sowie der portugiesischen Besitzung Macao), nach dem deutschen Schutzgebiete von Kiautschou, nach Japan (mit Ausschluss der Insel Formosa) und nach Korea werden bis auf weiteres im Einzeltransite nach Deutschland abgeleitet, von wo sie durch die Bahnpost 18 Berlin—Alexandrowo weitergesendet werden. Diese Bahnpost wird täglich im Zuge aus Berlin Schlesischer Bahnhof um 7 Uhr 30 Minuten abends direkte Briefkartenschlüsse an die deutschen Postanstalten in Peking, Tientsin, Lhe-Foo Tsingtau und Shanghai, sowie an die japanischen Postanstalten in Nagasaki, Kobe, Tokio und Yokohama abfertigen. Auf Verlangen des Absenders werden auch Sendungen nach dem südlichen Teile von China nach Hongkong, Macao und Formosa über Sibirien geleitet.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Oktober für den Güterverkehr in Betrieb genommene 2·21 km lange Strecke Schleifmühl—Burbach (Saar) der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken, sowie die am 5. Oktober dem öffentlichen Verkehr übergebene 17·33 km lange Strecke Nördlingen—Wemding der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Gemeinsame Abfertigungsvorschriften.) Zu den „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" ist der II. Nachtrag erschienen und an die Verwaltungen, welche Exemplare des Sonderabdruckes der „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" bezogen haben, verteilt worden. Durch den Nachtrag II wird der im Jänner 1903 ausgegebene Nachtrag I aufgehoben.

— (II. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement vom 10. Oktober 1901.) Wegen Einführung des vorbezeichneten Nachtrages ist das Erforderliche allseitig veranlasst worden.

Allgemeine österr. Kleinbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 19. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Stellvertreters des Vorsitzenden des Verwaltungsrates Paul Liez und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Grafen Viktor Attems-Heiligenkreuz die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Allgemeinen österr. Kleinbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen acht Aktionäre teil, welche 990 Aktien mit 95 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im gegenständlichen ersten Betriebsjahre, welches den Zeitraum von der Betriebseröffnung, d. i. vom 6. September 1901 bis zum 31. Dezember 1902 umfasst, die Betriebseinnahmen K 153.084·24, die verschiedenen Einnahmen K 1968·61, die Betriebsausgaben K 138.010·17, die sonstigen Auslagen K 527 und der Bruttoüberschuss K 16.515·68. Nach Abzug des Betrages von K 3094·61 zur Dotierung des Amortisationsfonds und von K 671 zur Dotierung des allgemeinen Reservefonds verblieb ein Reingewinn von K 12.750·07. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner genehmigte die Generalversammlung die vorstehenden Fondsdotierungen und beschloss den Gewinn auf neue Rechnung vorzutragen. Mit der Wiederwahl des bisherigen Ausschusses für die Rechnungsprüfung schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 29.946.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. Mai fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Adalbert Ritter v. Lanna und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Johann Filip die diesjährige (36.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 38 Aktionäre teil, welche 24.265 Aktien mit 420 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen die Transporteinnahmen K 10,745.023·25 (gegen Kronen 10,440.504·52 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 170.327·56 (K 163.211·04), die Ausgaben K 6,893.632·76 (Kronen 6,741.615·75) und der Ueberschuss K 4.021.718·05 (K 3.862 099·81). Da der Prioritätendienst K 2,189.390·08 (K 2,189.339·96) erforderte, verblieb ein Reingewinn von K 1,832.327·97 (Kronen 1,672.759·85). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloss die Generalversammlung, den Gewinn zur Dotierung des Erneuerungsfonds mit K 200.000, zur Ausschüttung einer 5²/₃prozentigen Aktiendividende (wie im Vorjahre) zur Auszahlung einer Verwaltungsratstantieme per Kronen 50.000 und zum Vortrage auf neue Rechnung (K 1,364.812·41) zu verwenden. Hierauf wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Ferdinand Bayer, Karl Georg Fröhlich und Adalbert Ritter v. Lanna wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 30.532.]

Böhmische Kommerzialbahnen. (Generalversammlung.) Am 23. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Johann Grafen Harrach und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Eduard Ritter v. Donheimer-Herlth die diesjährige (21.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Böhmischen Kommerzialbahnen statt. An derselben nahmen 24 Aktionäre teil, welche 4300 Aktien mit 172 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1902 die Transporteinnahmen K 1,162.793·68 (gegen K 1,292.904·53 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 37.314 (K 32.509·49), die Betriebsausgaben K 758.001·76 (K 783.143·48) und der Betriebsüberschuss K 442.105·92 (K 542.270·54). Nach Abrechnung der sonstigen Auslagen per K 98.838·37 (K 94.844·09) ergab sich ein Betriebserträgnis von K 343.267·55 (K 447.426·45). Da der Prioritätendienst K 443.712 (K 444.936) erforderte und die Abschreibung für Wertverminderung in der Höhe der auf das Jahr 1902 entfallenden Tilgungsquote dieser Prioritätsschuld K 31.800 (Kronen 30.600) betrug, ergab sich ein Ausfall von K 132.244·45 (Kronen 28.109·55), welcher durch den vertragsmässigen Zuschuss der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bedeckt ist. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Sodann wurde der Beschluss gefasst, dass der gesellschaftliche Verwaltungsrat aus 9 Mitgliedern zu bestehen hat und wurde sohin zur Wahl von 6 Mitgliedern mit dreijähriger Funktionsdauer geschritten. Als gewählt erscheinen Hofrat Rudolf Ritter Grimus v. Grimburg, Dr. Franz Ritter von Haberler, Regierungsrat Johann Klima, Dr. Max Freiherr von Mayr, Fritz Redlich und Theodor Horsky. Die Nominierung der restlichen drei Mitglieder stand der Gruppe der Donatoren zu. Der Wert der Anwesenheitsmarken wurde, wie bisher, mit K 30 festgesetzt. Zum Schlusse erfolgte die Wahl des Aufsichtsrates und ist als Honorierung der Mitglieder desselben der Betrag von K 600 pro Jahr und Kopf festgesetzt worden. Auch wurde beschlossen, dass vorstehende Honorierung des Aufsichtsrates bis auf Widerruf Geltung haben solle. In der konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates vom 10. Juni wurde das bisherige Präsidium — Graf Harrach Präsident, Hofrat v. Grimburg Vizepräsident — wiedergewählt. [E.-M.-Z. 27.043.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 tritt zum Tarife, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1901, der Nachtrag III in Kraft, welcher Aenderungen, Aufnahme neuer Frachtsätze und Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Heller zu beziehen sein.

Wien, am 17. Oktober 1903. [1036]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Ueberetscherbahn.

Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelbahn).

Eröffnung der Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelbahn).

Am 19. Oktober 1903 wird die mit elektrischer Kraft betriebene Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelbahn) mit den Stationen St. Anton und Mendel und der Personenhaltestelle Sallegg dem allgemeinen öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangen die Stationen St. Anton und Mendel für den Personen-, Gepäcks- und Gepäcksgüterverkehr und die Personenhaltestelle Sallegg für den Personenverkehr zur Eröffnung.

Die Kleinbahn haftet im Sinne der vom hohen k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 24. Juli 1903, Z. 33.594, genehmigten Förderungsbestimmungen nicht für die Einhaltung einer Lieferfrist für Gepäck und Gepäcksgüter.

Exemplare der Bestimmungen und Tarife der Kleinbahn für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gepäcksgütern können um den Preis von 30 Heller pro Stück bei der Betriebsleitung der Ueberetscherbahn in Bozen oder bei der gefertigten betriebführenden Verwaltung in Wien bezogen werden.

Wien, im Oktober 1903. [1037]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Rollfuhrdienstes in der Station Pola.

Auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder wird mit 1. November 1903 in der Station Pola der k. k. österr. Staatsbahnen eine Rollfuhrunternehmung errichtet.

Als Rollfuhrunternehmung wurde die Firma **R.do e G.vo Pavanello in Pola** bestellt, deren Geschäftslokale sich in **Via Arena N. 2** befindet.

Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den im nachstehenden Tarife bezifferten Gebühren:

a) Die Abstreifung der in der Station Pola zur Abgabe gelangenden Expressgüter, sowie der Eil- und Frachtgüter einschliesslich der mit Frankierungsmarken abgefertigten Eilgutkolli an die Behausung oder an das Geschäftslokal der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes, sowie die Ueberführung derjenigen in der Station Pola anlangenden Eil- und Frachtgüter, welche nach bestehenden Vorschriften oder aus anderen Gründen vor der Ausfolgung an den Adressaten in das Zollamt in Pola gefahren werden müssen, zu diesem Amtsplatze.

Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden oder in das Zollamt zu Pola zu überführenden Güter werden den Empfängern bahnseitig nicht avisiert und werden die Frachtbriefe über diese Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei Zustellung derselben, bezw. nach Ueberfuhr der Güter in das Zollamt in Pola durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt.

Dieser sind hierbei seitens des Adressaten die auf dem Gute aushaftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso- und Bezugsscheine durch Datierung, sowie Beisetzung der Stunde der Zustellung und Unterfertigung desselben zu erteilen.

Bei Annahme von Banknoten für in fremden Währungen zahlbare Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungskurse wie bei den Frachtenkassen der Station Pola angewendet.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der obgenannten Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslokale der Parteien nach dem vorbezeichneten Bahnhofe zur Veranlassung der Aufgabe.

Von der Ab-, bezw. Zustreifung durch die Rollfuhrunternehmung sind ausgeschlossen:

1. Alle Eil- und Frachtgüter, sowie auch Expressgüter, welche an solche Parteien adressiert sind, die bei der Station Pola unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Güter im allgemeinen nicht zuzustellen, sondern zu avisieren sind.

2. Alle Güter der Wagenladungsklassen A, B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3 (vide Tarif, Teil I), für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Gewichtes von mindestens 5000 kg berechnet wurden.

3. Sendungen mit Frachtstücken, welche mit Schlössern versperrt sind und Verzehrungsteuerlinien zu passieren haben.

4. Leichen.

5. Unverpackte lebende Tiere.

6. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.

7. Explodierbare Güter.

8. Havarierte Güter.

9. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllte Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 6·3 m überschreitet.

Tarif.

Von und nach	Von und nach der	Entfernung in Kilometer von jedem Stadtteile bis zum Bahnhofe in Pola	Zustreifgebühren für Eilgut und Expressgut pro Sendung bis zu 10 kg	für je weitere angefangene 10 kg	für Frachtgut pro Sendung bis zu 30 kg	für je weitere angefangene 10 kg	von 2000 bis 5000 kg pro 100 kg*)
			Heller				
der Station Pola der k. k. österr. Staatsbahnen	**1. Zone.**						
	Stadt Pola	—	18	2	16	2	18
	Via Circonvalazione	—					
	Borgo Stazione	0·75					
	San Policarpo**)	3·30					
	2. Zone.						
	Via Siana	1·95	25	3	28	3	20
	Monte Capeletta	1·95					
	Monte Zaro	2·00					
	Via Sissano	1·95					
	Via Medolino	2·25					
	Via Promontore	2·25					
	Via Lissa	3·25					
	Via Helgoland**)	3·25					
	3. Zone.						
	Verudella	3·15	32	8	38	4	25
	Max Baraken	3·40					
	Artillerie-Schulschiff	3·85					
	Monte Castagner	2·00					
	Monvidal**)	1·50					

*) Für Sendungen von weniger als 2000 kg wird an Rollfuhrgebühr nicht mehr bezahlt, als sich bei Bezahlung für wenigstens 2000 kg ergeben möchte.

**) Welche Plätze und Gassen und bis zu welcher Hausnummer in jede der drei Bestellungszonen einbezogen sind, ist sowohl bei der Bahnstation, als auch aus einem Verzeichnisse, das die Organe der Rollfuhrunternehmung den Parteien vorzuweisen verpflichtet sind, zu erfahren.

Obige Gebühren gelten für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Lokale, Magazine etc. der Empfänger, bezw. in das Zollamt in Pola oder umgekehrt für die Zustreifung von den ebenerdigen Lokalen, Magazinen etc. der Absender zum Bahnhofe.

Ueber Verlangen der Parteien werden die abgestreiften oder die zuzustreifenden Güter, insofern die einzelnen Kolli höchstens 50 kg wiegen und von einem Manne getragen werden können, in den Keller oder aus demselben, oder in ein höheres oder aus einem höheren Stockwerke als das Erdgeschoss gegen eine von den Parteien zu entrichtende Gebühr von 10 Heller für je angefangene 50 kg ohne Rücksicht auf die zu einer Frachtbriefsendung gehörige Kollianzahl getragen.

Werden über Verlangen des Absenders von der Rollfuhrunternehmung Zoll- und Steuerpapiere, sowie statistische Anmeldescheine, ferner Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplikate ausgefüllt (ausgefertigt), so kann die Rollfuhrunternehmung hierfür eine Gebühr von 10 Heller pro Stück aufrechnen, jedoch ist die Rollfuhrunternehmung in einem solchen Falle als Beauftragte des Absenders anzusehen und bleibt die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung der Dokumente ausgeschlossen.

Für die Blankette selbst sind seitens der Rollfuhrunternehmung nur jene Gebühren zu berechnen, welche im Einzelverkaufe von den Güterexpediten erhoben werden.

Ausser den vorbezifferten Gebühren, ferner den nachgewiesenen Auslagen für die ohne Verschulden der Rollfuhrunternehmung notwendig gewordenen Reparaturen und der eventuell erlegten Verzehrungssteuer dürfen keine weiteren Gebühren berechnet werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, ein Exemplar dieser Kundmachung stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden über die Rollfuhrunternehmung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest einzubringen.

Triest, am 16. Oktober 1903. [1038]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

a) Ergänzung des Warenverzeichnisses.
b) Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. 13 für Holz etc.

Im Tarife, Teil I, Abteilung B, ist im Texte der Pos. 1068 a/1261 a des Warenverzeichnisses zwischen den Worten „Schleifholz“ und „wenn“ einzuschalten: „bis zu 2·5 m Länge“.

Vorstehende Ergänzung tritt mit 1. Dezember 1903 in Wirksamkeit.

Im Ausnahmetarife Nr. 13 für Holz etc. (enthalten im Nachtrage III zum Tarif-Teile II, Heft 1 a) sind nachstehende Abänderungen durchzuführen:

1. Mit sofortiger Gültigkeit.

Die im Artikelverzeichnisse auf Seite 49 unter lit. a 1 angeführte Nomenklatur ist zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

Holz, im Warenverzeichnisse nicht genanntes (einschliesslich gewöhnliches Nussbaumholz) in Stämmen, Stangen, roh behauen, auch gespalten oder gerissen, sowie Pfähle, sämtlich über 2·5 m lang.

Unter lit. a 2 ist als erster Absatz einzustellen:

Holz, im Warenverzeichnisse nicht genanntes, einfach gesägt (Schnittholz), als Bretter, Dielen, Bohlen, Balken und Sparren jeder Art, Daub- (Fass-) Holz, Fassböden.

2. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903.

Im Artikelverzeichnisse auf Seite 49 ist unter lit. b 1 nachzutragen:

Schleifholz, bis zu 2·5 m Länge, wenn an Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken adressiert.

Kienholz (Anfeuerholz).

Stangen, Rebpfähle, bis zu 2·5 m Länge.

Von den unter lit. b 2 genannten Artikeln sind zu streichen:

Schleifholz, wenn an Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken adressiert.

Kienholz (Anfeuerholz).

Stangen, Rebpfähle, bis zu 2·5 m Länge.

Wien, am 16. Oktober 1903. [1039]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung direkter Fahrkarten.

Anlässlich des Gräberbesuches am 1. November 1903 (Allerheiligen) gelangen zwischen der Station Zentralfriedhof und Stationen der Wiener Stadtbahn direkte Fahrkarten II. und III. Klasse zur Ausgabe.

Näheres ist den Plakaten über die an diesem Tage verkehrenden Sonderzüge zu entnehmen.

Wien, am 16. Oktober 1903. [1040]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einbeziehung der Station Nagy-Bocskó in die Ausnahmetarife A und B.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 ab wird unter Einrechnung deutscher normaler Anteile die Station Nagy-Bocskó der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in die Ausnahmetarife „A" und „B" für Holz u. s. w. mit den für die Station Máramaros-Sziget der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in den entsprechenden Ausnahmetarifen bestehenden Frachtsätzen unter Anstoss von 13 Pfg. für 100 kg einbezogen.

Budapest, am 16. Oktober 1903. [1041]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil III, Heft Nr. 2, vom 1. April 1902. (Ausnahmetarif für Getreide etc. im Verkehre mit Ungarn.)

Erhöhung eines Teilfrachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 wird der Teilfrachtsatz für Getreide etc. ab Dévény-Ujfalu (Abschn. I, Seite 19 des Tarifes) auf Mk. 0·35 für 100 kg erhöht.

Wien, am 19. Oktober 1903. [1042]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Nachtrag II zum Gütertarife, Teil I, Abt. B, vom 1. Februar 1902.

Mit 1. November 1903 tritt der obbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifes enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 10. Dezember 1903 an.

Wien, am 17. Oktober 1903. [1043]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Aufnahme der Station Schreckenstein in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Getreide und Hülsenfrüchte).

In den Ausnahmetarif Nr. 17 (Getreide und Hülsenfrüchte) des Tarifes für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg, gültig vom 1. März 1902, ist auf Seite 33 die Station der k. k. Oesterr. Nordwestbahn

	Centimes Gold pro 100 kg
Schreckenstein mit dem Frachtsatze	156

aufzunehmen.

Wien, am 20. Oktober 1903. [1044]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Einführung eines Tarifnachtrages 6.

Am 1. Dezember 1903 tritt zum Verbandsgütertarif, Teil II, der Nachtrag 6 in Kraft. Er enthält ausser mehreren bereits im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes und der Nachträge u. a. Tarifsätze für den Verkehr mit den Emshafenstationen Emden, Emden Aussenhafen, Leer und Papenburg, Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen zur Abteilung B des Teiles I", Ergänzungen des Warenverzeichnisses der Ausnahmetarife 17 und 19, Erweiterungen der „Allgemeinen Tarife" und des Ausnahmetarifes 3, sowie sonstige Berichtigungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 25 Pfennig = 30 Heller bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Wien, am 20. Oktober 1903. [1045]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2242	k. k. österr. Staatsbahnen		Blauöl	Pozsony und Pozsony-Ujváros	Riehen b. Basel	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 4, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	499 Pfg.		im Kartierungswege		*) Vgl. Anlage 1, Pos. XI, der Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände im bezüglichen Tarif-Teile I, Abteilung A
			Holzgeist*) (Methylalkohol) und Aceton*)	Bosna-Brod	Petershausen i. Baden					569 Pfg.				
2243	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzstoff, geschliffenem, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun), trocken, d. h. mit einem Wassergehalte von 40 Prozent oder weniger, für Papier- oder Pappenfabrikation	Zartlesdorf	Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmain.) Frankfurt a. M. Ostbahnhof Frankfurt a. M.-Sachsenhausen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	190 Pfg.		im Kartierungswege		
					Frankfurt a. M. Hauptbahnhof					192 Pfg.				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2244	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Göpfritz-Gross Siegharts-Raabs, Strakonitz-Winterberg-Wallern, Wodňan-Moldauthein, Wodňan-Prachatitz-Wallern, Borki wielkie-Grzymałów, Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kolomea-Stefanówka, Krakau-Kocmyrzów, Piła- (Bolęcin-) Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna, ferner der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen, sowie der Ostgalizischen Lokalbahnen	Melasse und Osmoséwasser	Stationen der im Abschnitte A der Hefte 1 und 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österreichischen Staatsbahnen aufgeführten Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen, ferner von und nach Stationen der Lokalbahnen Budweis-Salnau, Hannsdorf-Ziegenhals nebst Abzweigungen (Niederlindewiese-Barzdorf [Heinersdorf], Niklasdorf-Zuckmantel, Barzdorf-Jauernig und Hangsdorf-Weidenau), Kaschitz-Schönhof-Radonitz und Olmütz-Čellechowitz, sowie der in der Rubrik 3 bezeichneten Lokalbahnen		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1904	Lokaltarif	Spezialtarif 2	Ausnahmetarif 1 der betreffenden Bahnlinien	Verschieden	Im Kartierungswege		Für Transporte im Verkehre zwischen den Hauptbahnlinien der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den anschliessenden im Staatseigentume befindlichen Lokalbahnen oder im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen anderseits, sowie für Transporte auf den aneinander anschliessenden Linien der in der Rubrik 3 genannten Lokalbahnen finden die im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, I. Abteilung, 1. Abschnitt, unter A–VII und B–8–IV, bezw. im Hefte 2, Abschnitt B, unter A–VI, B–5–III, B–7 a)–III und B–7 b)–III enthaltenen Bestimmungen über die Gebührenberechnung im Wechselverkehre mit der Massgabe Anwendung, dass, insoweit eine Kürzung der normalen Frachtsätze vorgeschrieben ist, auch die vorstehend zugestandenen Frachtsätze bei Distanzen über 10 km derjenigen Kürzung unterzogen werden, welche auf den einzelnen in Betracht kommenden Bahnlinien bei Berechnung des Ausnahmetarifes 1 Platz zu greifen hat. In diese Publikation ist die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 98 vom 27. August 1903 unter fortl. Nummer 1891 enthaltene Publikation einbezogen und ist daher diese letztere Publikation als gegenstandslos zu betrachten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2245	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Göpfritz—Gross-Sieghart—Raabs, Strakonitz-Winterberg-Wallern, Wodňan-Moldauthein und Wodňan-Prachatitz-Wallern	a) Zuckerrüben, frische; b) Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Stationen der Lokalbahnen Budweis-Salnau, Göpfritz — Gross-Siegharts — Raabs, Hannsdorf-Ziegenhals nebst Abzweigungen (Niederlindewiese-Barzdorf [Heinersdorf], Niklasdorf-Zuckmantel, Barzdorf-Jauernig und Haugsdorf-Weidenau), Kaschitz-Schönhof-Radonitz, Olmütz-Čellechowitz, Strakonitz, Winterberg-Wallern, Wodňan-Moldauthein und Wodňan-Prachatitz-Wallern rücksichtlich jeder einzelnen dieser Bahnen		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis ad a) 31. Dezember 1903 ad b) 30. April 1904	Lokalgütertarif	ad a) Ausnahmetarif I ad b) Ausnahmetarif II	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		Insofern auf den einzelnen in der Rubrik 5 genannten Lokalbahnen weiterreichende Tarifermässigungen für die bezeichneten Artikel schon bestehen, gelangen diese letzteren Ermässigungen zur Anwendung. In dieser Beziehung wird auf die Anhänge im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, Seite 523, Post 6 und 7, und Seite 611, Post 7, 10 und 11, hingewiesen. In diese Publikation ist die im Vrdgs.-Bl. für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 98 vom 27. August 1903, unter fortl. Nr. 1887 enthaltene Publikation einbezogen und ist daher letztere Publikation als gegenstandslos zu betrachten

Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)
1—8	6	6	20	15	9	40	23	14	65—67	28	19
9	7	6	21	15	10	41—44	23	15	68—69	28	20
10	8	6	22—23	16	10	45—47	24	15	70	29	20
11—12	9	8	24—26	17	10	48—49	24	16	71—74	29	21
13	10	8	27	18	10	50	25	16	75—77	30	21
14	11	8	28	18	11	51—54	25	17	78—79	30	22
15—16	12	8	29—30	19	11	55—57	26	17	80	31	22
17	13	8	31—32	20	12	58—59	26	18	81—84	31	23
18	14	8	33—35	21	12	60	27	18	85—87	32	23
19	14	9	36—39	22	13	—64	27	19	88	32	24

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
2246	k. k. österr. Staatsbahnen	im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen Borki wielkie-Grzymałów, Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kolomea-Stefanówka, Krakau-Kocmyrzów, Piła-(Bołęcin-)Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna, der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen und der Ostgalizischen Lokalbahnen	a) Zuckerrüben, frische; b) Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle; c) Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Im Lokalverkehre der im Abschnitte A des Heftes 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der in Rubrik 3 genannten Lokalbahnen, sowie im Wechselverkehre zwischen Stationen der vorgenannten Staatsbahnlinien mit obigen Lokalbahnen und im Wechselverkehre dieser Lokalbahnen unter einander		ad a), b) und c) Aufgabe als Frachtgut; Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen. ad a) Adressierung an eine Zuckerfabrik in Galizien oder in der Bukowina. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad b) und c) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis ad a) 31. Dezember 1903 ad b) und c) 30. April 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Die in der untenstehenden Tabelle ausgewiesenen Frachtsätze, welche für die jeweils in Betracht kommende Gesamtentfernung auf den in Rubrik 5 angeführten Bahnlinien anzuwenden sind	Verschieden	Im Kartierungswege		Für die Beförderung von Scheideschlamm (Saturationsschlamm, Pressschlamm) auf gewisse Entfernungen besteht diese Tarifermässigung rücksichtlich der Hauptlinien der k. k. österr. Staatsbahnen bereits durch die Post 36 des Anhanges zu dem Tarifabschnitte A

Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg			Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg			Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg		
	a)	b)	c)		a)	b)	c)		a)	b)	c)
1— 8	6	6	6	101—110	27	25	22	221—230	44	42	42
9— 10	7	6	6	111—120	28	26	26	231—240	46	44	44
11— 12	9	7	7	121—130	30	28	28	241—250	47	45	45
13— 20	10	8	8	131—140	32	30	30	251—260	49	47	47
21— 30	12	10	8	141—150	33	31	31	261—270	50	48	48
31— 40	14	12	8	151—160	35	33	33	271—280	52	50	50
41— 50	17	15	10	161—170	35	33	33	281—290	54	52	52
51— 60	17	15	12	171—180	37	35	35	291—300	55	53	53
61— 70	19	17	14	181—190	39	37	37	301—310	57	55	55
71— 80	21	19	16	191—200	40	38	38	311—320	58	56	56
81— 90	23	21	18	201—210	41	39	39	321—330	60	58	58
91—100	25	23	20	211—220	42	40	40	331—340	62	60	60
								341—350	63	61	61

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2247	k. k. österr. Staatsbahnen		Spiritus, raffiniert, der Pos. 8—50a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Lemberg, Lemberg-Podzamcze und Brody	Oświęcim	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach einer der im Ausnahmetarife für Spiritus der Tarifhefte 1 und 3 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Verschieden	40 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche quartalweise bis längstens Ende März 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg einzureichen sind	Diese Begünstigung findet auf Sendungen von raffiniertem Spiritus, welche in Brody, Lemberg und Lemberg-Podzamcze zur Reexpedition gelangen, keine Anwendung
2248	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	a) Zuckerrüben, frische	Bĕronic	Königstadtl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 22. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis ad a) 31. Dezember 1903, ad b) 30. April 1904	Lokalgütertarif	Heller 11	Heller 8	Heller 3	Im Kartierungswege		
			b) Zuckerrüben-Abfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitz-Abfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Presschlamm)	Königstadtl	Bĕronic				10	7	3			
2249	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Kristallzucker aus der Pos. Z—8a der Güterklassifikation	Radboř	Budweis	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Besteht kein direkter Satz	169 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2250	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kabel für elektrische Leitungen	Wien I (K.E.B.) oder Penzing	**Bregenz transit**	**Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief.** Die in der Rubrik 1 bezifferten Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" unter A—V des Tarif-Teiles I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	vom 25. Oktober 1903 bis **auf Widerruf**, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. März 1896	367	282	85	Im Kartierungswege, bezw. nach Massgabe der in 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" im Rückvergütungswege		
					Buchs (Rheintal) transit				360	276	84			
					Lindau transit				367	282	85			
2251	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Getreide	Szombathely	Puntigam	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1904 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarif der Südbahn	Besteht kein direkter Frachtsatz	96 Heller inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		
2252	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—18, lit. c, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wörgl	Landeck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1904 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	70 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2253	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Spiritus			Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.		Tarif, Teil II, Heft 1, für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband, bezw. publizierte Frachtsätze, bezw. Lokaltarife	Heller	Heller	Heller			
				Schönbrunn K.F.N.B.	Bozen-Gries		vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904		*)	546	—	Im Kartierungswege		*) Bestehen keine direkten Frachtsätze
					Cilli				425	412	13			
					Innsbruck				*)	454	—			
					Trient (Trento)				*)	586	—			
				Mähr.-Ostrau	Bozen-Gries		vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904		*)	546	—			
					Innsbruck				*)	454	—			
					Klagenfurt				436	420	16			
					Laibach k.k.St.B.				476	402	74			
					Laibach S.B.				468	394	74			
					Leoben k.k.St.B.				343	327	16			
					Leoben S.B.				335	319	16			
					Pernegg				335	319	16			
					Pettau				411	395	16			
					Trient (Trento)				*)	586	—			
					Wilten				*)	454	—			
				Schönbrunn K.F.N.B.	Bozen-Gries		vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1904		546	356	190	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Verwaltung der Empfangsbahn in Vorlage gebracht werden müssen. Bei Inanspruchnahme dieser Frachtsätze findet eine weitere Rückvergütung auf Grund des Zugeständnisses laut Verordnungs-Blatt Nr. 93 vom 15. August 1903, Post-Nr. 1841, nicht statt	Hierdurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 97 vom 25. August 1903, Post-Nr. 1879, verlautbarte Begünstigung rücksichtlich der im Rückvergütungswege zugestandenen Frachtsätze gegenstandslos
					Cilli				412	327	85			
					Graz S.B.				344	273	71			
					Innsbruck				454	240	214			
					Klagenfurt				420	225	195			
					Laibach k.k.St.B.				403	251	152			
					Laibach S.B.				395	251	144			
					Leoben k.k.St.B.				328	205	122			
					Leoben S.B.				320	205	115			
					Trient (Trento)				586	389	197			
				Mähr.-Ostrau	Bozen-Gries				546	358	188			
					Innsbruck				454	242	212			
					Klagenfurt				420	227	193			
					Laibach k.k.St.B.				402	253	149			
					Laibach S.B.				394	253	141			
					Pernegg				319	235	84			
					Pettau				395	338	57			
					Trient (Trento)				586	391	195			
					Wilten				454	242	212			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2254	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, aus der Pos. K—25 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Triest und Triest-Freihafen S.B.	Stationen der Strecken Grignano inkl.—Cormons loko und Nabresina inkl.—Littai inkl.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung in Südbahnwagen der Serien I n, I h, I n/l, I n/e, und I s bei Frachtzahlung nach dem Effektivgewichte der Sendung und bei ununterbrochenem Durchlaufe derselben über die Südbahn, bezw. über die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, im internen Verkehre dieser Bahnen unter Aufrechthaltung aller sonstigen bei Anwendung der nebenbezeichneten zugestandenen Frachtsätze geltenden Bestimmungen und unter der Bedingung, dass die Wagen räumlich bis zur Grenze der Ladefähigkeit vollständig ausgenützt werden, insoweit dies in Hinsicht auf die Gattung des Wagens einerseits und die Beschaffenheit des Gutes anderseits unter Berücksichtigung des zulässigen Ladegewichtes tunlich ist	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. im Lokalverkehre eventuell zugestandene ermässigte Frachtsätze	Verschieden	Die für volle Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bestehenden Frachtsätze	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Bestimmung des Tarifes, Teil I, Abteilung A, Anhang II, Punkt 1, behält auch für diese Transporte volle Gültigkeit
2255			Holz der Pos. H—19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Stationen der Strecke Franzdorf inkl.—Grignano inkl.	Triest S.B.	Südbahnwagen der Serien I n, I h, I n/l, I n/e, I s, M f, sowie in Kastenwagen unter 30 m³ Laderaum und in offen gebauten Wagen mit kleinem Laderaum								
				Stationen der Strecke Unter-Drauburg loko—Maria-Rast inkl.	Marburg-Hauptbahnhof und Marburg-Kärntner Bahnhof									
				Stationen der Strecke Kufstein loko—Hall inkl.	Innsbruck loko									
				Stationen der Strecken Pernegg inkl.—Judendorf inkl. und Puntigam inkl.—Ehrenhausen inkl.	Graz S.B. loko									
				Stationen der Strecke Gummern inkl.—Dölsach inkl.	Stationen der Strecke Innsbruck loko—Ala loko									
				Stationen der Strecke Peggau inkl.—Steinhaus inkl.	Stationen der Strecke Payerbach-Reichenau inkl.—Wien (Matzleinsdorf) loko									
2256			Weinstecken bis 7 m Länge der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Stationen der Strecke Maria-Rast—inkl. Unter-Drauburg loko	Stationen der Strecken Moschganzen inkl.—Promontor inkl., Moha inkl.—Komárom loko und Gelse inkl.—Sopron loko, jedoch exkl. Szombathély	Südbahnwagen der Serien I n, I n/l, I h, I r, sowie in Kastenwagen unter 30 m³ Laderaum								
				Stationen der Strecke Gummern inkl.—Dölsach inkl.	Stationen der Strecke Brixen inkl.—Ala loko									
				Stationen der Strecke Judendorf inkl.—Steinhaus inkl.	Stationen der Strecke Vöslau-Gainfarn inkl.—Wien (Matzleinsdorf) loko									
				Stationen der Strecke Franzdorf inkl.—St. Peter inkl.	Stationen der Strecke Sessana inkl. Cormons loko									
2257		Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Zuckerrüben der Pos. Z—10 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Im Verkehre zwischen den Stationen der Strecken Wr. Neustadt loko—Györvár inkl. (jedoch exkl. Sopron), Grammat-Neusiedl loko—Ober-Eggendorf inkl. und Ebreichsdorf inkl.—Inzersdorf inkl. und dieser Strecken unter einander		Südbahnwagen der Serien I n, I h, I s, I n/l, I n/e								

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2258	**Südbahn-Gesellschaft**		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen	Barcs	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittels der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein; bei den von Belišce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig. Ausgeschlossen von dem Genusse der Begünstigung sind Sendungen, die in Baranya-Szt. Lörincz auf die Szt. Lörincz-Slatina-Našicer Lokalbahn und von dieser auf die Barcs-Pakráczer Bahn übergehen und überdies solche Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Šamac, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrovitz stammen. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gelangen und nach italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Pisa—Spezia bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	1·60 Franken	1·40 Franken	0·20 Franken	Rückvergütung	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. der Bahnfrachtbriefe nach Barcs oder Nachweisung der Zufuhr per Achse aus Slavonien über die Draubrücke, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2259	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zinkblech a) bei Aufgabe in jedem Gewichte	Dzieditz	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	Heller 186	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
				Mähr.-Ostrau						154				
				Oświęcim						194				
				Dzieditz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito					194				
				Mähr.-Ostrau						162				
				Oświęcim						202				
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Dzieditz					Heller 216	190	Heller 26			
				Mähr.-Ostrau					185	158	27			
				Oświęcim					224	198	26			
2260	**k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau**		Holz in Wagenladungen der Pos. H—18, 19 und 20 der Güterklassifikation des Tarifes I			Bahnämtliche Abwage auf der Etablissement-Brückenwage in Worochta	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I, Abt. B, Abschn. H, IX 3	Waggeld 120 Heller pro Wagen	Waggeld 60 Heller pro Wagen	60 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	Text
2261	**Südbahn-Gesellschaft**	Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue, bezw. zur Einrichtung einer Ceresinfabrik in Monfalcone bestimmt sind, wird mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, von österreichischen Südbahnstationen nach Monfalcone der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes, Teil II, unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt.
2262	**Südbahn-Gesellschaft**	Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, wird für **Tabak, roh,** und für **Tabakrippen** der Pos. T—1 und 2 des Tarifes, Teil I, welche nachweislich per mare in Triest-Freihafen anlangen und ab dort bahnseitig zu den im Zollgebiete gelegenen Südbahnmagazinen überstellt werden, für die Ueberstellung, die Ausladung der Sendungen aus den Eisenbahnwagen und die Schlichtung der Ballen im Magazine bis zur normalen Höhe, eine Gebühr von K 12 pro Eisenbahnwagen, unabhängig von dem auf letzterem verladenen Gewichte, berechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfg.	Pfg.	Pfg.			
2263	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Czerepkoutz	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902	310	285	25	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe und zur See nach Hamburg trs. seewärts, Harburg trs. seewärts oder nach Lübeck trs. seewärts. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 in Vorlage zu bringen	Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 5 Pfg. Schleppbahngebühr für 100 kg.
				Czernowitz					299	268	31			
				Hadikfalva					316	293	23			
				Hadyńkowce					265	263	2			
				Hliboka					310	281	29			
				Kotzman *)					308	284	24			
				Łużan					296	272	24			
				Nepolokoutz					293	276	17			
				Sniatyn-Załucze					291	281	10			
				Stefanówka *)					312	296	16			
				Werenczanka *)					314	290	24			
				Żuczka					299	268	31			

*) Die Frachtsätze gelten nur für Getreide und Hülsenfrüchte.
Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfg. für 100 kg, im Verkehre mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 36 Pfg. für 100 kg zu erhöhen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2264	**Oesterr. Nordwestbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Cichorienwurzeln, gedörrte, der Pos. C—19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Chlumetz Oe.N.W.B.	Linz k.k.St.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Publikation ad Verordnungs-Blatt Nr. 107 ex 1903, Pos. 2017	147 Heller	144 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
68	Nr. 118 vom 13. Oktober 1903	2183	K. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Hinter-Třebaň—Lochowitz	Zuckerrüben, frische	Neumettl-Radausch	Lochowitz transit	Der für den genannten Artikel in der nebenstehend bezeichneten Relation veröffentlichte ermässigte Frachtsatz gilt vom 1. September 1903 angefangen bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 120 vom 17. Oktober 1903	2219	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Klasse I, II, A	Olmütz K.F.N.B. Troppau K.F.N.B. bezw. vice versa	Bautsch	In der Spalte 4 hat es statt „a)" richtig zu lauten: „A"	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
38	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3484	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Lokalbahnverwaltungen	Zuckerrüben, frische, Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Saturationsschlamm	Zwischen Lużan und Żuczka einerseits und diversen Stationen anderseits		5. November 1903	
39	Nr. 56 vom 16. Mai 1903	1331	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer und Neue Bukowinaer Lokalbahnen	Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Saturationsschlamm	Hadikfalva	Stationen der Lokalbahn Hadikfalva-Brodina mit der Abzweigung Karlberg—Putna	5. November 1903	Rücksichtlich des Verkehres ad a) Hatna und b) Hliboka nach Stationen der Lokalbahnen ad a) Hatna-Valeputna und ad b) Hliboka-Berhometh mit der Abzweigung Karapcziu—Czudin der Bukowinaer Lokalbahnen bleibt die nebenstehend bezeichnete Frachtbegünstigung in Kraft
40	Nr. 98 vom 27. August 1903	1888	K. k. österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben, frische	Stationen der im Abschn. A des Heftes 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen		5. November 1903	
		1889	K. k. österr. Staatsbahnen		Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle und Saturationsschlamm	Stationen der im Abschn. A des Heftes 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen			
		1890	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Lokalbahnverwaltungen	Zuckerrüben, frische, Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation	Zwischen Stationen diverser Lokalbahnen rücksichtlich jeder einzelnen dieser Lokalbahnen			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 123. **Wien, 24. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Oktober 1903, womit für den Monat November 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat November 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19\frac{1}{2}$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Das durch Signalpfiffe und durch Ablassen des Rauches aus einer Lokomotive verursachte Scheuwerden von Pferden auf einer neben dem Bahnkörper führenden Strasse und die hierdurch herbeigeführte körperliche Verletzung oder Tötung eines Menschen hat die Eisenbahn-Unternehmung nicht zu vertreten.

(Entscheidung vom 24. Mai 1902, Z. 2556.)

Nach den Feststellungen des Prozessgerichtes erster Instanz lenkten der Kläger und sein Sohn je ein mit zwei Pferden bespanntes Fuhrwerk auf einer Strasse, welche sich knapp neben dem Bahnkörper einer mit Dampfkraft betriebenen Lokalbahn und von demselben unabgefriedet hinzieht. Als der hinter dem Kläger fahrende Sohn einen im Rücken ihrer Fahrtrichtung sich nähernden Eisenbahnzug, dessen Lokomotive nach dem Verlassen einer Krümmung ständig Signalpfiffe abgab und Dampf aus dem Schlote ausstiess, gewahrte, machte er den Kläger darauf aufmerksam; beide stellten sich sohin vor ihre Pferde, hielten sie beim Zaume fest und bemühten sich, die mit dem herannahenden Zuge sich immer mehr steigernde Unruhe der Pferde zu bekämpfen, wobei der Sohn dem Zugspersonale entgegenschrie, stehen zu bleiben, allenfalls die Signalpfiffe und das Dampfablassen zu unterlassen, doch blieb dies ohne Erfolg. Infolge des fortgesetzten Pfeifens und Pustens wurden die Pferde des Klägers scheu, rissen aus, schleppten den Kläger auf der Strasse fort, brachten ihn endlich zu Falle und gingen samt dem Wagen über ihn weg. Der Kläger erlitt hierdurch schwere körperliche Verletzungen. Der Zug, welcher nach dem Unfalle etwas langsamer fuhr, setzte dann seine Fahrt mit reglementarischer Geschwindigkeit fort.

Auf Grund dieser Feststellungen gaben beide Untergerichte dem gegen das Aerar, in dessen Betriebe die Lokalbahn steht, gerichteten Klagebegehren statt und verurteilten das Aerar zum Ersatze der Heilungskosten, des Verdienstentganges bis zur Heilung und zur Zahlung eines angemessenen Schmerzengeldes an den Kläger. Sie gingen hierbei von der Anschauung aus, dass das Scheuwerden der Pferde und die hierdurch verursachte Verletzung des Klägers durch eine Ereignung im Verkehre der vom Beklagten mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn bewirkt worden ist, dass daher die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, zur Anwendung zu kommen haben, zumal dieses Gesetz keinen Unterschied

mache, ob der Unfall auf dem Bahnkörper selbst oder ausserhalb desselben erfolgt ist, und dass die Einwendungen des Beklagten, es liege ein unabwendbarer Zufall, bezw. ein Verschulden des Klägers vor, sich als nicht stichhältig erwiesen haben. In letzterer Richtung habe Kläger sein Möglichstes getan, um das Scheuen und Ausreissen der Pferde zu verhindern; in ersterer Hinsicht müsse aber ein direktes Verschulden einerseits der Unternehmung, anderseits des Zugspersonales an dem Unfalle des Klägers festgestellt werden. Ein Verschulden der Unternehmung liege vor, da der betreffende Eisenbahnzug trotz der Vorschrift des § 17 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, dass alle durch die Erfahrung und Wissenschaft gebotenen Mittel zur Verhütung von Unglücksfällen bei dem Betriebe anzuwenden sind, nicht mit der Vakuum-, sondern mit der einfachen Spindelbremse versehen war; ein Verschulden des Zugspersonales sei darin begründet, dass durch die ununterbrochenen Signalpfiffe und das Auslassen des Dampfes die Pferde scheu wurden und der Lokomotivführer ungeachtet der Zurufe des Sohnes des Klägers weder stehen blieb noch die Signale unterliess, obwohl nach der für Lokomotivführer und Heizer bestehenden Instruktion XIX, resp. XXIII der General-Direktion der österreichischen Staatsbahnen auf Sekundärbahnen das Maschinenpersonal die Strecke sorgfältig zu überwachen, bei Ansichtigwerden eines Hindernisses den Zug sofort anzuhalten und bei dem Mangel von Einfriedungen und Absperrvorrichtungen an allen jenen Bahnstellen, welche neben einer Fahrstrasse liegen, die Achtsamkeit zu erhöhen und rechtzeitig alle Massnahmen zur Vorbeugung von Unglücksfällen zu treffen hat.

Der Oberste Gerichtshof hat der Revision des Aerars Folge gegeben, das berufungsgerichtliche Urteil abgeändert und die Klage abgewiesen.

Gründe:

Nach dem erstrichterlich festgestellten, im Berufungsverfahren aufrecht erhaltenen Tatbestande war das Scheuwerden der Pferde auf der ausserhalb des Bahnkörpers gelegenen Fahrstrasse die unmittelbare Ursache der vom Kläger erlittenen körperlichen Verletzung; der Vorfall, der diese Verletzung herbeiführte, hat sich sonach ausserhalb des Eisenbahnverkehres ereignet. Wenn nun von den Untergerichten angenommen wird, dass das Scheuwerden der Pferde durch den neben der Fahrstrasse verkehrenden Eisenbahnzug bewirkt wurde, so kann diese von den Betriebseinrichtungen gänzlich unabhängige, äusserlich nicht greifbare Einwirkung schon dem Begriffe nach nicht als eine Ereignung im Verkehre im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, aufgefasst werden, zumal deren Eintreten nicht vorausgesehen und nicht abgewendet werden kann, eine solche Einwirkung des vorüberfahrenden Eisenbahnzuges örtlich nicht beschränkt ist und auch auf weitere Strecken wirksam sein kann. Es kann somit von einem vermuteten Verschulden der Bahnunternehmung im Sinne des zitierten Gesetzes im vorliegenden Falle nicht die Rede sein. Insoweit aber in dem erstrichterlichen Urteile auf Umstände hingewiesen wird, welche direkt das Verschulden der Bahnunternehmung, bezw. des von ihr verwendeten Personales dartun sollen, so ist dagegen zu bemerken, dass Signalpfiffe und das Auslassen des Dampfes unter Umständen zu den notwendigen Funktionen des Eisenbahnverkehres gehören, dass nicht festgestellt wurde, dieselben seien im gegenwärtigen Falle ganz überflüssig oder gar vorsätzlich von dem betreffenden Bahnfunktionär vorgenommen worden, und dass es sich übrigens nicht feststellen lässt, ob eben die Pfiffe und der Dampf auf die Pferde eingewirkt haben, da ihr Scheuwerden auch durch das blosse Geräusch des herannahenden Zuges veranlasst worden sein konnte. Auch in dem Nichtanhalten des Zuges kann ein Verschulden des Bahnpersonales nicht erblickt werden; unter dem Hindernisse, bei dessen Vorhandensein nach den in dem erstrichterlichen Urteile zitierten Instruktionen XIX und XXIII der Zug anzuhalten ist, kann dem Wortlaute und dem Sinne nach nur ein dem Eisenbahnverkehre entgegenstehendes Hindernis verstanden werden, eine Verpflichtung zum sofortigen Anhalten des Zuges bei jedem Ansichtigwerden eines ausserhalb des Bahnkörpers befindlichen scheu werdenden Tieres würde zu einer der Bestimmung der Eisenbahn geradezu widerstreitenden Hemmung des Verkehres führen. Ueberdies wäre ein solches, augenblicklich nicht zu bewerkstelligendes Anhalten des Zuges auch zwecklos, da während des jedenfalls längere Zeit in Anspruch nehmenden Anhaltens das Scheuwerden der Pferde sich steigern müsste. Demzufolge ist auch der Hinweis auf den Mangel der Vakuumbremse ohne Bedeutung, zumal nicht festgestellt wurde, dass eine Vakuumbremse an dem gegenständlichen Eisenbahnzuge vorschriftsmässig angebracht sein sollte, und dass der Bahnunternehmung diesbezüglich eine schuldbare Unterlassung zur Last fällt, vielmehr nach der Aussage des Sachverständigen im Eisenbahnfache bei Sekundärbahnen Vakuumbremsen nicht zur Anwendung kommen.

Dem Gesagten gemäss beruht das berufungsgerichtliche Urteil, mit welchem das dem Klagebegehren stattgebende erstrichterliche Urteil bestätigt wurde, auf einer unrichtigen rechtlichen Beurteilung der Sache, weshalb der auf den Revisionsgrund des § 503, Z. 4, Z.-P.-O. gestützten Revision stattgegeben und das angefochtene Urteil durch Abweisung des Klagebegehrens abgeändert werden musste. [Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1903, Nr. 568.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Genehmigung der Detailpläne für die Geleisekreuzung der Linie Nr. 77 der städtischen Strassenbahnen mit der Donauländebahn nächst Hetzendorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Oktober die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailpläne für die Geleisekreuzung der Linie Nr. 77 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, der Wiener städtischen Strassenbahnen mit der Donauländebahn der k. k. Staatsbahnen nächst Hetzendorf, unter Rückschluss eines signierten Projektspares genehmigt. [E.-M.-Z. 42.659.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Libochowitz-Jenschowitz. (Detailprojekt: Anberaumung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von Dr. Wenzel Reinhard, Bürgermeister in Libochowitz, namens des Aktionskomitees für den Bau der Lokalbahn von Libochowitz nach Jenschowitz vorgelegten Detailprojektes für die vorgenannte normalspurige Bahnlinie die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen, sowie vorangehend die Trassenrevision und Stationskommission in der Zeit vom 27. bis 31. Oktober und vom 10. bis 14. November anberaumt. [E.-M.-Z. 46.421.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Baukonsens für die Errichtung von Zugmeldeposten auf den Teilstrecken Brünn—Prerau und Nezamislitz—Olmütz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 44.668.]

Projektierte Bahn niederer Ordnung Oberhaid—Böhm.-Hörschlag—Hohenfurth—Lippner Schwebe. (Detailprojektsvorlage: Anordnung der Stationskommission, sowie der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Oktober das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen namens des Aktionskomitees für den Bau der Bahn niederer Ordnung von der Station Oberhaid-Böhm.-Hörschlag der k. k. Staatsbahnlinie Budweis—Klein-Reifling über Hohenfurth zur Lippner Schwebe behufs Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung vorgelegte Detailprojekt der genannten Bahnlinie nach vorgenommener vorläufiger Ueberprüfung geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zugrunde gelegt zu werden. Die k. k. Statthalterei in Prag wurde daher unter Uebermittlung der Projektsbehelfe beauftragt, für das gegenständliche Projekt vorerst eine neuerliche Stationskommission, sowie im Anschlusse daran die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 38.912.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Sadowa-Dohalic—Nechanic—Dobřenic-Syrovatka. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Oktober auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilten Ergebnisses der am 22. Juli 1903 durchgeführten Trassenrevision und Stationskommmssion rücksichtlich des generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Sadowa-Dohalic der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen über Nechanic nach der Station Dobřenic-Syrovatka der k. k. priv. österr. Nordwestbahn die projektierte Trassenführung der gegenständlichen Bahnlinie nach Massgabe der gutgeheissenen Kommissionsanträge als Grundlage für die eventuelle Verfassung des Detailprojektes genehmigt. [E.-M.-Z. 39.285.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Taus-Tachau. (Detailprojekte für Varianten von Teilstrecken: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. Oktober das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilte Ergebnis der am 16. und 17. April 1903 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der von Peter Hana, Bürgermeister in Taus, namens des Konsortiums für den Bahnbau Taus-Tachau vorgelegten Detailprojekte für die Varianten der Teilstrecken km 20·975 bis km 22·349 und km 29·01 bis km 30·95 der gegenständlichen Bahnlinie zur Kenntnis genommen und dem Konsortium für die beiden obgenannten Varianten, unter Genehmigung der getroffenen kommissionellen Bestimmungen, den Baukonsens hierfür mit dem Bemerken erteilt, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Konzessionserteilung in Kraft tritt und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 37.469.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen mit Dampf-, bezw. elektrischem Betrieb erteilt:

1. Mit Erlass vom 26. September der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Franz Réthey und Konsorten in Budapest für eine von der Station Apahida der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Szamostalbahn abzweigende,

a) diese einerseits in der Station Kis-Sarmás mit der Lokalbahn Maros-Ludas — Kis-Sarmás — Besztercze (Bistritz in Siebenbürgen),

b) anderseits in der Endstation Szász-Régen mit der Lokalbahn Székely-Kocsárd—Szász-Régen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 2. Oktober dem Grafen Eugen Széchényi jun. in Györ (Raab) für je eine von der Station Sárvár der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, und zwar vom linken und vom rechten Ufer des Rábaflusses ausgehende und diese in der Station Györ mit der Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende, mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Lokalbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsüberlassung.) Am 1. Oktober ist die Bahnstrecke Kirchberg im Hunsrück (ausschliesslich)—Morbach mit den Stationen Niedercostenz, Sohren-Büchenbeuren-Hirschfeld, Hochscheid, Hinzerath und Morbach aus dem Betriebe der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz in den Betrieb der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken übergegangen.

Schweden. (Bahneröffnungen im Jahre 1902.) Im Jahre 1902 wurden in Schweden nachfolgend angeführte Eisenbahnlinien dem Verkehre übergeben: A. Staatsbetrieb: Niemisel—Morjärv (42 km) und Gellivare—Reichsgrenze (230 km). Hierdurch erreichten die vom Staate betriebenen Eisenbahnlinien eine Gesamtlänge von 4121 km. B. Privatbetrieb: Linköping—Kisa—Wimmerby (100 km, mit einer Spurweite von 1·435 m); Kleinbahn Slite-Roma (33·38 km, Spurweite 0·891 m); Kleinbahn Gärsnäs-St. Olof (13·9 km, Spurweite 1·435 m); Kleinbahn Klafreström-Aesheda (16·5 km, Spurweite 0·891 m); Skepparlöf—Hedentorp (5·18 km, Spurweite 1·435 m); Mönsteräs—Sandbäckshult (11·5 km, Spurweite 0·891); Ludvica—Nyhammar (23·78 km, Spurweite 1·435 m) und Boräs-Alvesta (148·9 km, Spurweite 1·435 m). Im ganzen wurden mit Ende des Jahres 1902 von 181 Privatunternehmungen 8115 km gegen 7761·9 km im Jahre 1901 betrieben, und zwar von 176 Unternehmungen 8101·2 km mit Dampfbetrieb und von 5 Unternehmungen 13·8 km mit Pferdebetrieb.

Schweiz. (Arbeitszeit auf den Nebenbahnen.) Der schweizerische Bundesrat hat mit Gültigkeit vom 1. November eine neue Vollziehungsordnung zum Bundesgesetze über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen erlassen, welche Erleichterungen für deren Verwaltung betreffs des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1902 über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten und betreffs der Verordnung vom Mai 1902 bringt. Unter anderem darf, wenn die Beschäftigung der Angestellten nicht eine ununterbrochene ist, die Arbeitszeit auf 12 Stunden ausgedehnt werden, wobei indessen an drei aufeinander folgenden Tagen die gesamte Arbeitszeit nicht mehr als 33 Stunden betragen darf. Die einstündige Mittagspause darf nötigenfalls in zwei Teile geteilt werden, die dienstfreien Tage dürfen ausnahmsweise um vier Stunden verkürzt werden u. s. w.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Llyod.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 21. bis 27. Oktober 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

21. Oktob., *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

22. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

23. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro).
Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

24. Oktob., *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B).
Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

27. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Galatea", Kapitän V. Carmelich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

¹ Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

21. Oktober, Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich, zu Mittag.
22. „ Dampfer „Venus", Kapitän N. Tomanovich } um
26. „ Dampfer „Venus", Kapitän N. Tomanovich } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

22. Oktober, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

22. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Aurora", Kapitän R. Signorelli,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Retbymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Konstantinopel.

25. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Galicia", Kapitän E. Winterhalter,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel Varna, Sulinà, Galatz und Braila.

27. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Euterpe", Kapitän G. Radonicich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Preseva.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Direkte Thessalische Linie),
Dampfer „Castore", Kapitän G. Grando,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Salonich, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

Ostindien, China und Japan.

23. Oktober, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Trieste", Kapitän E. Mecozzi,
[von Fiume†) am 19. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Calcutta.

3. Novber., um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**)
Dampfer „Imperator", Kapitän F. Mosca,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest-Kobe),
Dampfer „Vindobona", Kapitän B. Cobol,
[von Fiume†) am 1. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Maria Valerie", Kapitän P. Berberovich,
[von Fiume†) am 8. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

18. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest-Kobe),
Dampfer „Marq. Bacquehem", Kapitän T. Rassevich,
[von Fiume†) am 14. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aeden, Bombay, Singapore, Hongkong und Shanghai.

Ost-Afrika.

25. Oktober, um 4 Uhr nachm., Dampfer „Cleopatra", Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume†) am 21. Oktober] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 24. Juni fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates kaiserl. Rates Karl v. Pohnert und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Emil Knapp die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn statt. An derselben nahmen 9 Aktionäre teil, welche 3198 Aktien mit 315 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 133.684·78 (gegen K 160.214·69 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 1336·41 (K 2375·86), die Betriebsausgaben K 106.287·04 (K 100.669·32), die besonderen Auslagen K 16.973·47 (K 22.236·39) und der Betriebs-Nettoertrag K 11.760·68 (K 39.684·84). Zuzüglich der Pacht- und Kontokorrentzinsen per K 758·20 und abzüglich der Lasten im Gesamtbetrage von K 137.084·80 ergab sich ein Abgang von Kronen 124.565.92 gegen einen solchen von K 227.180·50 im Jahre 1901. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner wurden folgende, den Abschluss der Finanzierung des gesellschaftlichen Unternehmens bezweckende Beschlüsse gefasst:

1. Das gesellschaftliche Aktienkapital wird um K 80.000, also von K 1,194.600 auf K 1,274.600, erhöht
2. Bei der Landesbank des Königreiches Böhmen ist ein Nachtragsdarlehen mit dem Maximalbetrage von K 186.000 aufzunehmen und ob der gesellschaftlichen Bahn pfandrechtlich sicherzustellen.
3. Die Statuten der Gesellschaft sind im Sinne des Punktes 1 und 2 abzuändern.
4. Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, alle zur Durchführung der Beschlüsse sub 1, 2 und 3 notwendigen Massnahmen zu treffen, insbesondere die durch die Beschlüsse sub 1 und 2 bedingten Aenderungen der Statuten mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen und mit der Regierung zu vereinbaren, sowie die diesfällige behördliche Genehmigung einzuholen und ferner die mit Bezug auf den gewährten Staatsbeitrag per K 80.000 und auf die Aufnahme des Nachtragsdarlehens erforderlichen Verträge mit der Regierung, dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen und der Landesbank des Königreiches Böhmen abzuschliessen.

Mit der Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates, kaiserl. Rates Karl v. Pohnert, Anton Hannakampf, Wilhelm Engst, Dr. Alois Bauer, Friedrich Müller, Dr. Albin Viktor Tschinkel und Friedrich Winter, schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 41.404.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 7. Mai fand in Teplitz unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Fabrikanten Karl Wolfrum und im Beisein des k. k. Bezirkshauptmannes Richard Maria Graef als landesfürstlichen Kommissär die diesjährige (45.) ordentliche Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 63 Aktionäre teil, welche im eigenen Namen und in Vollmacht 16.716 Aktien der Gesellschaft mit 1312 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte für das abgelaufene Betriebsjahr 1902 betrugen I. für das alte Netz die Betriebseinnahmen K 15,656.559·93 (gegen K 16,162.456·67 im Jahre 1901), die Betriebsausgaben K 5,819.021·96 (K 5,803.381·43), die besonderen Ausgaben K 2,909.920·31. Der Prioritätendienst erforderte K 1,391.105·25 (K 1,263.144·15), daher stellte sich der Betriebsüberschuss auf K 5,536.512·41 (K 6,569.655·38). II. Für die Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg betrugen im Jahre 1902 die Betriebseinnahmen K 2,260.261·13 (K 2,118.333·84), die Betriebsausgaben K 2,219.500·97 (K 2,122.262·01) und die besonderen Ausgaben K 225.019·71 (K 182.752·24). Da der Prioritätendienst einen Betrag von K 1,840.310·69 (K 1,753.445·72) beanspruchte, so ergab sich ein Abgang von K 2,024.570·24 (K 1,940.126·13). Sohin stellte sich der gemeinschaftliche Reingewinn unter Abzug eines Betrages von K 200.000 zugunsten des k. k. Staatsbetriebes auf K 3,311.942·17 (K 4,429.529·25). Derselbe wurde nachstehend verwendet: Zur Aktientilgung fixe Quote K 20.000, 5 Prozent von bereits ausgelosten 3321 Aktien à K 50 = K 166.050, bleiben K 3,125.892·17; hiervon 5 Prozent Zinsen für 34.774 zirkulierende Aktien à K 50 = K 1,738.700. Von den verbleibenden K 1,387.192·17, zuzüglich der 1902er Zinsen der Reserveeffekten per K 478.478·06, sowie der Zinsen des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1901 per K 9164·91, demnach von K 1,874.835·14 5/6 Prozent Tantieme des Verwaltungsrates per K 140.612·67; vom Rest per K 1,734.222·47 zuzüglich des Saldovortrages von 1901 per K 712.234·10, sonach von K 2,446.456·57 5 Prozent Superdividende für 38.395 Aktien und Genussscheine à K 50 = K 1,904.750 bleiben K 541.706·57, von welchem Betrage die aus der Aktienbegebung im Jahre 1894 stammenden Aktien-Stückzinsen per K 483.111·42 auf den Dispositions-Reservefonds und die restlichen K 58.595·15 als Gewinnvortrag pro 1903 gebucht wurden. Der Geschäftsbericht und Rechnungs-

abschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Der Beitrag der Gesellschaft für das Pensionsinstitut wurde vorbehaltlich weiterer Zuwendungen durch die Generalversammlung von bisher 3 Prozent auf 5 Prozent jährlich erhöht. Ferner wurde beschlossen, die Zahl der Verwaltungsräte von 9 auf 10 zu erhöhen, und wurde Theodor Freiherr v. Liebig, Grossindustrieller in Reichenberg, in den Verwaltungsrat gewählt. An Stelle des resignierten Verwaltungsratsmitgliedes Karl Wittgenstein wurde Paul Kuppelwieser in Wien zum Verwaltungsrate gewählt. In den Revisionsausschuss wurden Wilhelm Riecken, Alfred Hoffmann und k. k. Kommerzialrat Robert Birnbaum als Mitglieder, ferner Dr. Oskar Schmidt und Rudolf Heinzen als Ersatzmänner entsendet. [E.-M.-Z. 44.740.]

Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 29. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Grafen Oswald Thun-Salm und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. Alfred Freiherrn v. Buschman die diesjährige (23.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche 92.941 Aktien mit 926 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Gesamteinnahmen Francs 11,646.116·33 (gegen Frcs. 11,547.183·18 im Vorjahre), die Gesamtausgaben Frcs. 9,341.679.71 (Frcs. 9,469.001·54), der Reingewinn Frcs. 2,304.436·62 (Frcs. 2,078.181·64). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloss die Generalversammlung, aus dem Gewinne Francs 115.221·83 (Frcs. 103.909.08) in den Reservefonds, Frcs. 350.000 (wie im Vorjahre) in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, Frcs. 1,600.000 zur Ausschüttung einer vierprozentigen Aktiendividende (wie im Vorjahre) zu verwenden, Frcs. 50.000 als Tantieme dem Verwaltungsrate zuzuweisen (im Vorjahre wurde keine Tantieme bewilligt) und den Rest per Frcs. 295.500·65 (Frcs. 106.285·86) auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Alfred v. Kaulla, Otto v. Kühlmann, Charles Morawitz und Graf Oswald Thun-Salm wurden wiedergewählt. Nach durchgeführter Wahl der Revisionskommission wurde als Honorierung für die Mitglieder derselben der Betrag von Frcs. 1000 (wie im Vorjahre) festgesetzt, womit die Generalversammlung schloss. In der darauf folgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde das bisherige Präsidium — Graf Thun Präsident und Direktor Karl Schrader Vizepräsident — wiedergewählt. [E.-M.-Z. 32.282.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Generalversammlung) Am 26. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten k. k. Hofrates Dr. Eduard Sochor Freiherrn v. Friedrichsthal die diesjährige XXXIV. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ostrau-Friedlander Eisenbahn statt. Zu derselben hatten sich 22 Aktienbesitzer der Gesellschaft persönlich eingefunden, welche im eigenen Namen und in Vollmacht 5860 Stück gesellschaftliche Aktien mit 586 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Transporteinnahmen Kronen 848.012·50 (gegen K 894.645·99 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 156.329·47 (K 150.656·42), daher die Gesamteinnahmen K 1,004.341·97 (K 1,045.302·41). Es stellten sich ferner die Betriebsausgaben auf K 382.701·46 (K 386.636·15), die besonderen Ausgaben auf K 165.654·78 (K 165.095·43), daher die Gesamtausgaben auf K 548.356·24 (K 551.731·58). Da die Verzinsung der Prioritätsanleihe den Betrag von K 122.070 (Kronen 123.470) und die Amortisierung des Anlagekapitales einen solchen von K 28.800 (K 27.600) erforderten, ergab sich ein Betriebsüberschuss von K 305.115·73 (K 342.500·83). Unter Hinzurechnung des Vortrages vom Jahre 1901 per K 128.862·94 (Kronen 110.612·99) und nach Abzug der statutarischen Tantieme des Verwaltungsrates per K 30.511·57 (K 34.250·08) stand ein Betrag von K 403.467·10 (K 418.862·94) zur Verfügung der Generalversammlung. Es wurde beschlossen, den Betrag von K 290.000 zur Auszahlung einer 10prozentigen Dividende (wie im Vorjahre) zu verwenden und den sonach erübrigenden Restbetrag von K 113.467·10 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Wert der Präsenzmarken für den Verwaltungsrat wurde mit K 20 festgesetzt. In den Revisionsausschuss wurden Ludwig Gall, Doktor Hermann Eisler und Heinrich Wiedemann als Mitglieder und Eduard Fink, Kajetan Litochleb und Rudolf Mayer als Ersatzmänner entsendet. In den Verwaltungsrat wurden k. k. Regierungsrat Wilhelm Rauscher neu- und die statutenmässig Ausscheidenden, k. k. Hofrat Richard Jeitteles, Friedrich Baron Klein v. Wiesenberg und Hofrat Adolf Rampelt v. Rüdenstein, einstimmig wiedergewählt. Hierauf wurde die Versammlung geschlossen. [E.-M.-Z. 23.011.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Verzeichnis der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.) Dieses Verzeichnis ist neu herausgegeben und zur Verteilung gebracht worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 31 (kgl. Eisenbahn-Direktion Altona) ist der Nachtrag IV und zum Kilometerzeiger Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direktionen Erfurt und Halle a. d. S.) und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" je der Nachtrag VIII herausgegeben worden. Durch den zum Kilometerzeiger Nr. 31 herausgegebenen Nachtrag IV wird der Kilometerzeiger Nr. 16 der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXLV. Stückes.) Das am 7. Oktober 1903 herausgegebene CXLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1317: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Oktober 1903, Z. 44.066, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

Nr. 1318: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Oktober 1903, Z. 44.000, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

— (Inhalt des CXLVI. Stückes.) Das am 8. Oktober herausgegebene CXLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1319: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Oktober 1903, Z. 44.511, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

Nr. 1320: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 30. September 1903, Z. 130.601, betreffend die Bestimmung der Eisenbahnstationen Komarno-Buczały und Rudki als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

— (Inhalt des CXLVII. Stückes.) Das am 10. Oktober herausgegebene CXLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1321: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 1. Oktober 1903, Z. 130.866, betreffend die Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

— (Inhalt des CXLVIII. Stückes.) Das am 13. Oktober herausgegebene CXLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1322: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Oktober 1903, Z. 44.627, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

— (Inhalt des CXLIX. Stückes.) Das am 14. Oktober herausgegebene CXLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1323: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Oktober 1903, Z. 44.867, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Tschernembl (Krain) nach Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des CL. Stückes.) Das am 15. Oktober herausgegebene CL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1324: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. Oktober 1903, Z. 218.921, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Kolin nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des CLI. Stückes.) Das am 19. Oktober herausgegebene CLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1325: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 11. Oktober 1903, Z. 136.561, betreffend die Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

— (Inhalt des CLII. Stückes.) Das am 20. Oktober herausgegebene CLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1326: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Oktober 1903, Z. 46.026, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slavonien.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mitteilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Teil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und ermöglicht hierdurch einen Ueberblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . . .	ganzjährig K 24·—	halbjährig K 12·—	vierteljährig K 6·—
für das **Deutsche Reich** . . .	„ Mk. 25·—	„ Mk. 12·50	„ Mk. 6·25
für das **übrige Ausland** . . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit **jedem Kalendervierteljahr** begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach **aufliegendem** Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franko.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der Ueberfuhrsgebühren für die Station Pilsen.

Die in dem Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A IX, für Pilsen unter „1" enthaltenen besonderen Bestimmungen bezüglich der Aufgabe und Ueberfuhr der Güter in den Stationen Pilsen E.P.P.K. und Pilsen K.F.J.B. werden mit 1. November 1903 ausser Kraft gesetzt.

Die tarifmässige Durchführung erfolgte mit Nachtrag I zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. November 1903.

Pilsen, am 20. Oktober 1903. [1046]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1902.

Druckfehler-Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem vom 1. August 1903 gültigen Nachtrage II zum obgenannten Ausnahmetarife sind auf Seite 25 die Frachtsätze für den Kohlenverkehr von Dallwitz mit sofortiger Gültigkeit wie folgt zu berichtigen:

	pro Tonne
Nach Oberbrand . . .	von 248 h auf **228 h**
„ St. Joachimsthal .	„ 228 h „ **248 h**

Die Richtigstellung des Tarifes wird gelegentlich der Herausgabe des nächsten Nachtrages erfolgen.

Wien, am 24. Oktober 1903. [1047]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Herabminderung der Ladefristen.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Oktober 1903, Z. 46.650/16, werden mit Rücksicht auf den erhöhten Güterverkehr die den Parteien tarifmässig zugestandenen wagenstandgeldfreien Fristen für die Beladung, sowie für die Entladung der Güterwagen auf sechs Tagesstunden herabgemindert.

Die erwähnte Fristherabsetzung tritt mit 26. Oktober 1903 in Wirksamkeit und bleibt bis auf weiteres, jedoch längstens bis Ende Dezember 1903, in Kraft.

Bei Ueberschreitungen der erwähnten sechsstündigen Frist wird in Gemässheit des § 56, bezw. 69 des Betriebsreglements das im Tarife festgesetzte Wagenstandgeld erhoben.

Wien, am 23. Oktober 1903. [1048]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Neue Stationsbezeichnungen etc.) Die im Nordwestdeutsch-Bayerischen Gütertarife enthaltenen Stationen Coesfeld Staatsbhf., Dülmen Staatsbhf., Gronau M.E. und Gronau Grenze des Direktionsbezirkes Münster erhalten die Bezeichnungen: Coesfeld, Dülmen, Gronau i. Westf. und Gronau i. Westf. Grenze. Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Coesfeld D.G.E. und Gronau D.E.G. der ehemaligen Dortmund - Gronau - Enscheder Bahn im Rheinisch - Westfälisch-Bayerischen Gütertarife kommen in Wegfall.

Die Station Dülmen D.G.E. der ehemaligen Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn erhält die Bezeichnung Dülmen Ost. Der Verkehr der Station Dülmen Ost ist beschränkt auf Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze.

Die im Rheinisch - Westfälisch - Bayerischen Gütertarife vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für Dülmen Ost (früher Dülmen D.G.E.), sowie für die Stationen Ahaus, Epe i. W. und Legden der ehemaligen Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn bleiben einstweilen bestehen.

— (Schliessung der Station Hamburg Sternschanze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.) Mit Wirksamkeit vom 15. August 1903 ist die Station Hamburg Sternschanze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen worden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1903. (Geltungsdauer der Tarifierung der Artikel Fussbodenanstrichmasse etc.) Die Tarifierung der Artikel Fussbodenanstrichmasse, Fussbodenbelagmasse, aus nach Spezialtarif III tarifierenden Stoffen hergestellt, bleibt während der Geltungsdauer des Heftes C, Abschn. I B, vom 1. April 1903 in Kraft.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag II.) Am 20. Oktober 1903 erschien der Nachtrag II, der ausser den bereits durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen hauptsächlich die durch die anderweite Bezirksabgrenzung hinsichtlich der Strecken Fürstenwalde—Sommerfeld und Guben—Kottbus und durch die Verstaatlichung der Alt-Damm—Kolberger und Stargard-Küstriner Eisenbahn (Strecke Stargard—Jädickendorf) bedingten Tarifänderungen und Ergänzungen enthält. Durch diesen Nachtrag werden ferner die Ausnahmesätze für Giessereiroheisen von Kratzwiek nach Waldenburg oberer und unterer Bahnhof vom 1. Dezember ab aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Dezember 1903 gültig. Abdrücke des Nachtrages II, der ausserdem noch einige sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält, können von den Verkaufsstellen des Tarifes zum Preise von Mk. 0·35 für das Stück bezogen werden.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Eisenberg i. d. Pfalz.) Am 1. November 1903 wird die Station Eisenberg i. d. Pfalz der Pfälzischen Bahnen in den im Tarifhefte 2 bestehenden Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine etc. als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Ergänzung der Anlage V vom 1. Juni 1899.) In der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement werden mit Gültigkeit vom 1. November 1903 an folgende Ergänzungen vorgenommen:

1. In Ziffer XXXV c wird nach „Westfalit" ein neues Alinea folgenden Inhaltes eingeschaltet:
   „Westfalit, schweres (Gemenge von Ammonsalpeter, Aluminium und Dinitrotoluol)."
2. Im alphabetischen Verzeichnis der in der Anlage V benannten Güter sind folgende Ergänzungen vorzunehmen:
   a) Unter dem Buchstaben „P" ist nach „Patronen aus Westfalit" einzuschalten:
   „Patronen aus schwerem Westfalit . . . . . XXXV c."
   b) Unter dem Buchstaben „W" ist nach „Westfalitpatronen" einzuschalten:
   „Westfalitpatronen aus schwerem Westfalit . XXXV c."

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2265	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Leoben S.B.	Graz S.B.	Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der von denselben betriebenen Lokalbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Heller 34	Heller 28	Heller 6	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
2266	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Leoben S.B.	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der von denselben betriebenen Lokalbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Anhang zum Lokaltarife der Südbahn	Heller 36	Heller 28	Heller 8	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
				Leoben S.B. Leobersdorf	Mürzzuschlag				36 55	23 29	13 26			
				Laibach S.B.	Divaca				58	30	28			
				oder umgekehrt										
				Sagor Trifail	Divaca				54 54	36 37	18 17			
				Divaca Laibach S.B. Triest S.B. Trifail Sagor	Görz				43 73 37 64 64	27 41 23 53 52	16 32 14 11 12			
				Divaca Laibach S.B. Triest S.B. Trifail Sagor	Monfalcone				34 68 20 60 58	22 36 16 48 47	12 32 4 12 11			
				Villach S.B.	Trento				92	70	22			
		Leoben-Vordernberger Eisenbahn		Leoben S.B.	Vordernberg				22	14	8			
		Graz-Köflacher Eisenbahn		Für Kohle, mineralische, welche für **Bahnbetriebszwecke** der k. k. österr. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Lokalbahnen ab Voitsberg, Oberdorf, Rosenthal und Wies nach Graz zur Beförderung gelangt und an eine Dienststelle derselben adressiert ist, wird mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 rücksichtlich der Graz-Köflacher Eisenbahn ein **fünfprozentiges frachtfreies Gutgewicht** zugestanden.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2267	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Budapest S.B.	a) Pola b) Rovigno	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 981 b) 972		Im Kartierungswege		
				Budapest-Kelenföld						a) 989 b) 977				
				Dubica						a) 821 b) 809				
				Jasenovac a. d. Save						a) 833 b) 821				
				Karlócza						a) 1162 b) 1150				
				Károlyváros						a) 530 b) 518				
				Kostajnica						a) 809 b) 797				
				Ogulin						a) 476 b) 461				
				Sesvete						a) 699 b) 687				
				Vinkovci						a) 1022 b) 1010				
				Zágráb M.A.V.						a) 675 b) 663				
				Zágráb S.B.						a) 661 b) 649 Heller inkl. ungar. Steuer				
2268	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaffeesurrogate der Pos. K—3 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil 1	Stadlau	jenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft, rücksichtlich welcher in der in Rubrik 8 bezeichneten „Zusammenstellung" Frachtsätze für den Verkehr mit Wien St.E.G. transit vorgesehen sind	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut a) in Quantitäten unter 5000 kg; b) in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der St.E.G., bezw. Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien I (K.E.B.) loko, Wien Südbahn loko, Nussdorf, Wien St.E.G., Wien Oe.N.W.B., Wien K.F.N.B. transit und Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft anderseits, gültig vom 1. Dezember 1903	Verschieden	Die um 17 h pro 100 kg erhöhten Frachtsätze der in Rubrik 8 bezeichneten „Zusammenstellung" für den Verkehr mit Wien St.E.G. transit ad a) der Klasse II bei Frachtzahlung für Quantitäten unter 5.000 kg pro Frachtbrief, ad b) „ „ A „ „ „ „ „ 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2269	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Einrichtungsgegenstände und Schwellen	Sämtlichen Stationen der St.E.G.	Stadlau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Errichtung eines Etablissements für Eisenkonstruktionen und Brückenbau in Hirschstetten bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Verschieden	20 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges, mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905	
2270	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	a) Holz der Klasse C; b) Holz des Spezialtarifes 2	Temes-Szlatina	Nemotitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz gelangt der sub a) angeführte Frachtsatz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zur Anwendung. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 215 Heller ad b) 220 Heller		Im Kartierungswege		
2271	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Schönpriesen (St.E.G.) oder umgekehrt	Starkenbach-Stadt L.B. (k.k.St.B.)	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	327 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2272	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohdachpappe aus Pos. P—3 b der Güterklassifikation	Schwarzbach	Budapest*)	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 280		Im Kartierungswege		*) Der Frachtsatz für Budapest findet im Verkehre mit den nachbezeichneten Budapester Bahnhöfen Anwendung, und zwar: Budapest-Angyalföld, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-fövámház, Budapest-föv. közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-kitérö, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u. Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Industrie-Etablissements aufgegeben werden. (Lokaltarif Teil II, der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Abschn. IV, S. 40.)
					Palota-Ujpest					280				
					Kispest-Szent-Lörincz					295				
2273	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 3 A des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Rajnochowitz	Berlin Görlitzer und Schlesischer Bhf.	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Für den Verkehr von Rajnochowitz sind überdies die in dem vom 1. Juli 1899 gültigen Lokalgütertarife (Teil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf dem Hauptbahnnetze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezüglich des Ablegens und Aufladens der Güter in Rajnochowitz vorgesehenen Bestimmungen einzuhalten	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband		Pfg. 203		Im Kartierungswege		
					Charlottenburg Güterbhf.					206				
				Wall.-Meseritsch	Charlottenburg Güterbhf.					209				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2274	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Saybusch-Żywiec	a) Andrychau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für ad a) 5.000 kg } pro Frachtbrief und ad b) 10.000 kg } Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, und zwar für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898 und für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. temporärer Anhang hierzu vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 34		Im Kartierungswege		
					b) Kenty					34				
			Leer retourgehende Bierfässer	Andrychau	Saybusch-Żywiec	Auflieferung in jeder Menge				34				
				Kenty		Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen				34				
2275	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnverwaltungen	Glas, roh, ungeschliffen	Solnitz	Haida	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine	Heller 177		Im Kartierungswege		
					Zdiretz Kreuzberg					133				
2276	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes a (Getreide etc.) des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	Obernitz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Leipzig (Bayer. Bhf.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Teil II, Heft 4, vom 1. März 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfg. 112		Im Kartierungswege		
					Leipzig (Dresd. Bhf.)					109				
					Leipzig-Stötteritz					112				
					Leipzig (Berl. Bhf.)					109				
					Leipzig (Eilbg. Bhf.)					112				
					Leipzig-Eutritzsch					110				
					Leipzig (Magdeb. Bhf.)					110				
					Leipzig (Thüring. Bhf.)					111				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2277	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Bleierze der Pos. E—21 der Güterklassifikation	Tarvis	Littai	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 67		Im Kartierungswege		
				Paternion-Feistritz						71				
				Assling						57				
2278	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 13 (Kalk, gebrannt, Zement, hydraulischer Kalk) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	A) Hlubočep (k.k.St.B.) B) Řepora (k.k.St.B.) C) Smichow (k.k.St.B.)	Arnsdorf i. Sachsen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, sowie Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1897	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Pfennig A) B) C) 62 62 64		Im Kartierungswege		*) Vergl. Besondere Bestimmungen im Teil II unter B 7 A
					Bautzen					66 66 68				
					Berthelsdorf i. Erzgeb.					57 57 59				
					Bienenmühle					51 51 53				
					Bischofswerda					63 63 65				
					Chemnitz					68 68 70				
					Dresden-Altstadt*)					— — 63				
					Dresden-Friedrichstadt*)					— — 65				
					Dresden-Neustadt*)					— — 66				
					Flöha					65 65 67				
					Freiberg i. Sachsen					58 58 60				
					Klingenberg-Colmnitz					62 62 64				
					Königstein					52 52 54				
					Kötzschenbroda					66 66 68				
					Löbau i. Sachsen					65 67 65				
					Mügeln bei Pirna					— — 60				
					Mulda					54 54 56				
					Niederwiesa					66 66 68				
					Pirna					— — 58				
					Potschappel					63 63 65				
					Radeberg					63 63 65				
					Radebeul					65 65 67				
					Reichenbach (Oberlausitz)					68 70 68				
					Schandau					50 50 52				
					Schöna					48 48 50				
					Tharandt					65 65 67				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2279	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	**Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien**	**Absdorf-Hippersdorf, Nussdorf transit oder Tulln**	**Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahn Absdorf-Hippersdorf-Stockerau bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche auf die Bauunternehmung, Bauleitung oder auf die Verwaltung dieser Eisenbahn als Empfängerin lauten**	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	**Lokalgütertarif**	**Verschieden**	**0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg**	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche von der Empfängerin bis längstens Ende März 1905 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe bereits eine Rückvergütung geleistet worden ist, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung**	**In die vorliegende Verlautbarung erscheinen die Publikationen im Verordnungs-Blatte Nr. 76 ex 1903, Post 1624, und Verordnungs-Blatt Nr. 98 ex 1903, Post 58 der Abänderungen, aufgenommen und werden letztere sohin aufgehoben**
2280	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 48 a, b, c und d (**Petroleum u. s. w.**) **der in der 8. Rubrik genannten Tarife**	Pardubitz (Oe.N.W.B., S.N.D.V.B., St.E.G.) Kralup B.E.B. Kolin, Oe.N.W.B., St.E.G.	Annaberg (Sächs. Stb.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der übrigen Bestimmungen der in der 8. Rubrik genannten Tarife	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900, bezw. Heft 2 vom 1. Juni 1897	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	(Pardubitz) a) 109 Pfg. b) 109 „ c) 106 „ d) 86 „ (Kralup) a) 69 Pfg. b) 69 „ c) 66 „ d) 62 „ (Kolin) a) 103 Pfg. b) 103 „ c) 100 „ d) 81 „		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2281	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen der Pos. K—25 der Güterklassifikation	Segen Gottes	Strakonitz	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Transport von mineralischer Kohle, Koks etc. von Segen Gottes nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc., gültig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein direkter Frachtsatz	1280 Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		
2282	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, dann Malz bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Für in der Station Saaz (B.E.B.) aus den daselbst gepachteten Bahnmagazinen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gelangende Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der dieser Aufgabe vorangegangenen 100 Tage in die betreffenden Magazine solche Sendungen eingelagert wurden, welche über die Linien der Buschtěhrader Eisenbahn in Saaz (B.E.B.) angelangt und auf diesen Linien mindestens 70 km befördert worden sind, vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, die tarifmässig eingehobene Manipulationsgebühr per 8 Heller für 100 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Transport bis Saaz (B.E.B.) und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe für den Transport ab Saaz (B.E.B.) auf 2 Heller pro 100 kg ermässigt, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits besorgt wurde und im übrigen die für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen eingehalten werden. Die Frachtdokumente müssen jedesmal spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Saaz (B.E.B.) bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung.										
				Für in der Station Saaz (B.E.B.) über fremde Eisenbahnen anlangende und daselbst in die gepachteten Bahnmagazine eingelangte Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazine solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 70 km befördert werden, vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, die tarifmässig eingehobene Manipulationsgebühr per 8 Heller für 100 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Transport bis Saaz (B.E.B.) und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe für den Transport ab Saaz (B.E.B.) auf 2 Heller pro 100 kg ermässigt, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits besorgt wurde und im übrigen die für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen eingehalten werden. Die Frachtdokumente müssen jedesmal spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Saaz (B.E.B.) bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung.										
2283	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, dann Malz bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Für in der Station Prag (Smichow) (B.E.B.) über Vyšehrad anlangende und in ersterer Station in die gepachteten Bahnmagazine eingelagerte Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazine solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 100 km befördert werden, vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 die tarifmässig erhobene Manipulationsgebühr von 8 Heller pro 100 kg gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Transport bis Prag (Smichow) (B.E.B.) und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich bestätigten Duplikat-Frachtbriefe für den Transport ab Prag (Smichow) (B.E.B.) rückvergütet, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits ausgeführt wurde und im übrigen die für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen eingehalten werden. Die Frachtdokumente müssen jedesmal spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Prag (Smichow) (B.E.B.) bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2284	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle zur Leuchtgaserzeugung	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen für die Gasanstalt in Bozen bestimmt und an diese adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf	2540 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	2340 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	200 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Der Nachlass wird von der Südbahn-Gesellschaft allein getragen

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 124. **Wien, 27. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Dem heutigen Verordnungs-Blatte liegt der Tarif-Index für das III. Quartal 1903 bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 6. Oktober 1903,*) betreffend die neue Bezeichnung des Nebenzollamtes in Bodzakraszna.

Laut einer Mitteilung des kgl. ungarischen Finanzministeriums hat das kgl. ungarische Nebenzollamt I. Klasse in Bodzakraszna den Namen „k. ung. Nebenzollamt in Magyarbodza“ erhalten.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 22. Oktober 1903 ausgegebenen XCVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 205.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Wurden im Laufe einer Amortisierung von auf den Ueberbringer lautenden Wertpapieren samt den dazugehörigen Coupons die inzwischen fällig gewordenen Coupons eingelöst, so ist das Amortisierungsverfahren hinsichtlich dieser Coupons einzustellen.

(Entscheidung vom 21. Mai 1902, Z. 7030.)

Hinsichtlich zweier Pfandbriefe einer Kreditanstalt samt den dazugehörigen Coupons wurde das Amortisierungsverfahren eingeleitet. Vor Ausgang der im Amortisierungsedikte bestimmten Frist machte die Anstalt bei Gericht die Anzeige, dass die inzwischen fällig gewordenen Coupons dieser Pfandbriefe realisiert wurden, und stellte den Antrag auf Einstellung des Amortisierungsverfahrens bezüglich der genannten Coupons, welchem Antrage das Gericht erster Instanz Folge gab.

Die dagegen gerichtete Vorstellung wurde zurückgewiesen, weil gemäss der §§ 1 und 3 des Patentes vom 28. März 1803, J. G.-S. Nr. 599, bezw. des § 3 des Gesetzes vom 3. Mai 1868, R.-G.-Bl. Nr. 36, das Amortisierungsverfahren über Wertpapiere, die nicht auf einen bestimmten Namen, sondern nur auf den Ueberbringer lauten, den Verkehr mit diesen Wertpapieren, resp. deren Auszahlung bei Verfallszeit nicht hemmt, da bei solchen Wertpapieren jeder Ueberbringer als der wahre Eigentümer angesehen wird, so zwar, dass sogar die Erlassung einer einstweiligen Verfügung nicht zulässig ist, und da die Amortisierung nach Ablauf der Ediktalfrist zufolge neuerlichen Antrages nur dann erfolgen kann, wenn niemand einen Anspruch auf das Wertpapier angemeldet oder es realisiert hat.

Der mit der Vorstellung verbundene Rekurs wurde vom Rekursgerichte unter Verweisung auf die erstrichterliche Begründung abgewiesen und auch dem Revisionsrekurse wurde vom Obersten Gerichtshofe wegen Abganges der Voraussetzungen des § 16 des kaiserl. Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, keine Folge gegeben.

(Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1903, Nr. 557.)

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Die Verteilung des Feilbietungserlöses aus einem im Wege der politischen Exekution gepfändeten Objekte, rücksichtlich dessen von seiten Dritter privatrechtliche Ansprüche erhoben werden, darf seitens der politischen Behörden nicht vorgenommen werden.

(Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 6. Mai 1903, Nr. 7686.)

Ueber Ansuchen der Allgemeinen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt in Lemberg um Einbringung der seitens der Firma M. P. & G. D. aushaftenden rückständigen Versicherungsbeiträge im Gesamtbetrage von fl. 2247·13 im Wege der politischen Exekution verfügte die Bezirkshauptmannschaft in Przeworsk vorerst die Pfändung, nachher den Verkauf im Wege der öffentlichen Versteigerung einer der genannten Firma gehörigen, auf einem Geleise der Staatsbahnen bei Przeworsk lagerndern Eisenbahn-Lokomotive. Aus dem hierbei erzielten Erlöse per K 1351 beglich die Bezirkshauptmannschaft im kurzen Wege vorerst eine im Zuge der Exekutionsführung bei ihr angemeldete Forderung der Staatseisenbahn-Verwaltung an Lagerzins per K 1195·41, brachte die Exekutionskosten per K 36·40 in Abzug und verständigte hiervon unterm 6. Dezember 1900, Z. 19.568, die exekutionsführende Unfallversicherungsanstalt unter Anschluss des Restbetrages von K 119·19. Dem dagegen von der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt eingebrachten Rekurse, in welchem das Vorzugsrecht für die Forderung der Unfallversicherungsanstalt gegenüber den auf einem Privatrechtstitel beruhenden Ansprüchen der Staatseisenbahn-Verwaltung behauptet und um Verwendung des aus dem Verkaufe der fraglichen Lokomotive erzielten Erlöses, abzüglich der Exekutionskosten, zur teilweisen Begleichung der Ansprüche der beschwerdeführenden Anstalt gebeten wurde, gab die galizische Statthalterei mit der Entscheidung vom 14. Oktober 1901, Z. 64.078, und im weiteren Instanzenzuge das Ministerium des Innern mit der Entscheidung vom 22. Mai 1902, Z. 7727, keine Folge, weil den zugunsten der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt zu entrichtenden Abgaben ein Vorpfandrecht nicht gebühre. Gleichzeitig wurde ausgesprochen, dass es der beschwerdeführenden Unfallversicherungsanstalt unbenommen bleibe, ihre Ansprüche gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung im Rechtswege geltend zu machen.

Der Verwaltungsgerichtshof hob diese Entscheidung, gegen welche die Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt die Beschwerde ergriff, als gesetzlich nicht begründet auf, indem er diesfalls in den Entscheidungsgründen seines Erkenntnisses vom 6. Mai 1903, Nr. 7686, folgendes ausführte:

„Nach § 26 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, sind rückständige Versicherungsbeträge im Verwaltungswege einzutreiben.

Wenn hiernach auch die Bezirkshauptmannschaft in Przeworsk berechtigt und verpflichtet war, die von der beschwerdeführenden Anstalt begehrte Exekution durchzuführen, so war sie doch bezüglich der einzelnen Exekutionsakte, speziell auch bezüglich der Verteilung des Feilbietungserlöses, im Sinne des § 4, Abs. 2 des kaiserl. Patentes vom 2. April 1854, R.-G.-Bl. Nr. 96, gehalten, nach den für die Exekutionsführung zum Zwecke der Einbringung rückständiger Steuern bestehenden Vorschriften vorzugehen. Diesen Vorschriften zufolge (Finanzministerial-Verordnungen vom 16. November 1881, Z. 1335 ex 1880, und vom 11. April 1891, Z. 31.205) hat in dem Falle, wenn von seiten Dritter rücksichtlich des Exekutionsobjektes privatrechtliche Ansprüche erhoben werden, von seiten der politischen Behörde keineswegs die Verteilung des Lizitationserlöses zu erfolgen, sondern ist derselbe in Verwahrung zu nehmen und ist jener Partei, welche Rechtsansprüche auf den Erlös bei der politischen Behörde erhoben hat, der Rechtsweg und die gerichtliche Austragung der Frage offen zu halten, was auch im Wesen der Sache liegt, weil durch die Ausfolgung der zu treffenden Entscheidung der Gerichte vorgegriffen werden würde und die Gerichte allein berufen sind, über den Bestand eines Privatrechtes, bezw. über den Bestand des Privatrechtes für eine Privatrechtsforderung zu entscheiden.

Da nun in dem gegebenen Falle die Bezirkshauptmannschaft in Przeworsk diesen Weg nicht gegangen ist, vielmehr mit Ueberschreitung der eigenen und Ignorierung der richterlichen Kompetenz die Verteilung des Lizitationserlöses verfügt hat und dieser Vorgang unter Abweisung der diesbezüglich von der beschwerdeführenden Anstalt ergriffenen Rechtsmittel, im Instanzenzuge, zuletzt mit der angefochtenen Entscheidung, gutgeheissen wurde, musste diese Entscheidung als im Gesetze nicht begründet nach § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben werden.

[E.-M.-Z. 37.966.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojektsvorlage für die Teilstrecke „Gudrunstrasse zwischen der Absberggasse und Grässlplatz“ der Linie Nr. 57: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Oktober das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailprojekt für die weitere, grösstenteils eingeleisige, aus Anlass der geplanten Anlage einer für die Unterfahrung der Geleise der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Zuge der Gudrunstrasse und Geiselbergstrasse erforderlich werdende Tiefstrasse, aus bauökonomischen Gründen schon dermalen auszuführende Teilstrecke „Gudrunstrasse (ehemalige Simmeringerstrasse) zwischen der Absberggasse und Grässlplatz“ der zum Ausbaue seitens der Gemeinde Wien einem späteren Zeitpunkte vorbehaltenen Linie Nr. 57 „von der Himbergerstrasse durch die Quellengasse, Absberggasse, Simmeringerstrasse (jetzt Gudrunstrasse), Geiselbergstrasse bis zur Simmeringer Hauptstrasse“ der Wiener elektrischen Strassenbahnen überprüft und im allgemeinen entsprechend befunden. Die k. k. Statthalterei in Wien wurde daher unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, die Trassenrevision bezüglich der angeführten Teilstrecke und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die Stationskommission und politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien auch ermächtigt, für das ganze begangene Projekt bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Gemeinde Wien zu erteilen.

[E.-M.-Z. 39.214.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Direktionsbezirk Triest: Aktivierung des Rollfuhrdienstes in der Station Pola.) Am 1. November wird auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder in der Station Pola der k. k. österr. Staatsbahnen eine Rollfuhrunternehmung errichtet, und wurde als solche die Firma R. Pavanello in Pola bestellt, deren Geschäftslokal sich in der Via Arena Nr. 2

befindet. Die Obliegenheiten dieser Rollfuhrunternehmung (unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung), sowie die mit Tarif bezifferten Gebühren und sonstigen diesfalls festgesetzten Bestimmungen sind mit besonderer Kundmachung (vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 122 vom 22. Oktober, S. 2577) verlautbart worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Monate September 1903.) Im Monate September 1903 wurden abgeliefert: An Lokomotiven 2 Stück von der Staatsmaschinenfabrik, welche für den Dienst bei schweren Lastzügen auf den Hauptlinien bestimmt sind; ferner 14 Stück zweiachsige Personenwagen I. Klasse, versehen mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremsenvorrichtung, mit Dampfheizungseinrichtung, mit Beleuchtungseinrichtung vermittels Akkumulatoren, mit Seiten-Interkommunikationsgang, und weiterhin 12 Stück zweiachsige Personenwagen I. und II. Klasse, mit denselben konstruktiven Einrichtungen versehen; schliesslich 54 Stück zweiachsige Lastwagen ohne Bremse, mit hochbordigen Seitenwänden versehen.

— Eröffnung der Station Hort für den Eilgut- und Stückfrachtgutverkehr.) Die Station Hort der Linie Budapest—Miskolcz, welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, wurde nunmehr auch für den Eilgut- und Stückfrachtgutverkehr eröffnet.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Gewerkschaftsbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 12. Oktober der Aktiengesellschaft der Biharer Komitats-Lokalbahnen für eine von der Station Össi der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Össi-Dévaványa-Gyoma oder einem sonst geeigneten Punkte dieser Linie abzweigende und diese in der Station Bihar-Püspöki mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Bihar-Püspöki—Székelyhid verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 12. Oktober dem Maximilian Kriegler in Budapest und Konsorten für nachfolgend bezeichnetes Lokal-, bezw. Gewerkschaftsbahnnetz:

a) eine von der Endstation Nagy-Somkut der Lokalbahn Gilvács—Nagy-Somkut schmalspurig abzweigende und diese in der Station Farkasrév mit der schmalspurigen Linie Marmaros-Sziget—Farkasrév—Sugatág der Marmaroser Salz- und Gewerkschaftsbahnen verbindende Linie;

b) eine von der Endstation Sugatág der Linie Marmaros-Sziget—Farkasrév—Sugatág ausgehende und diese in der Haltestelle Csiscsó-Keresztur mit der Linie Kolozsvár (Klausenburg)—Deés—Csicsó-Keresztur—Borgó-Besztercze der Szamosthal-Gesellschaft verbindende schmalspurige Linie;

c) als Variante der Linie b) für eine von der Station Csicsó-Keresztur der Szamosthalbahn-Gesellschaft ausgehende und diese an einem geeigneten Punkte nächst Galgó oder Zilah mit der Linie Kolozsvár—Deés—Galgó—Zilah verbindende Linie;

d) eine von der zukünftigen Station Kápolna-Monostor der Linie a) abzweigende und bis zu den Halden der Bergbaureviere von Kapni-Bánya führende Gewerksbahn;

e) eine von der zukünftigen Station Csenefalva der Linie a) ausgehende, bis Brébfalva führende Lokalbahn, und zwar sämtliche Linien des projektierten Netzes mit Dampfbetrieb.

3. Mit Erlass vom 12. Oktober dem Dr. Szilárd Csillag in Rákos-Keresztur für eine von der Station Rákos-Keresztur der kgl Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende und diese in der Station Almási-Pál-Föfasor mit der Linie Budapest—Almási-Pál—Czinkota—Kerepes der Budapester Lokalbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Sachsen. (Verwendung von Heizapparaten in gedeckten Güterwagen auf den Sächsischen Staatseisenbahnen.) Auf den Sächsischen Staatseisenbahnen wird es — wie das „D. J." mitteilt — bei eintretender Kälte gestattet, bei der Verfrachtung von Bier in Fässern oder Flaschen oder sonstigen Gütern, die Güterwagen zu heizen und es wird deshalb fallweise die Verwendung von Heizapparaten in gedeckten Güterwagen von den Verfrächtern beantragt. Diesem Ansuchen wird Folge gegeben, sobald die Heizapparate mit genügendem Abstande vom Dache und von der Seitenwand der Wagen fest und sicher an den Leisten aufgehängt werden können und an diesem Platze vollständige Sicherheit gegen Feuersgefahr bieten. Die Heizapparate werden beim Entladen des Wagens mit entladen und dem Empfänger des Gutes mit übergeben. Dieser hat auch die alleinige Rücksendung zu bewirken, wobei der Heizapparat sich in kaltem Zustande befinden muss. Die Einsendung des Apparates mit dem übrigen Gute, wie auch die Rücksendung erfolgt unter Frachtberechnung. Ueber die einzuhaltenden Bedingungen geben die Betriebs-Direktionen Auskunft.

Bayern. (Errichtung eines Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten.) Gelegentlich der Einbringung des Budgets in der bayerischen Abgeordnetenkammer hat der bayerische Finanzminister die Errichtung eines Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten zum 1. Jänner 1904 angekündigt. In der dem Etat beigefügten Denkschrift wird auf die Bedeutung des Verkehrswesens und der staatlichen Verkehrsunternehmungen im heutigen öffentlichen Leben und auf die daraus folgende Notwendigkeit hingewiesen, dem Verkehrsressort eine selbständige Stellung innerhalb des Gesamtstaatsministeriums einzuräumen. Das Ressort des neu zu bildenden Ministeriums wird seine Hauptbestandteile aus dem dermaligen Ressort des Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern zu entnehmen haben, und zwar werden aus diesem auf das neue Ressort übergehen:

a) die Staatseisenbahnen mit den ihnen angegliederten Verwaltungszweigen, nämlich dem Betriebe des Ludwig-Donau-Main-Kanales, der Bodensee-Dampfschiffahrt und der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main;
b) die Posten und Telegraphen nebst dem Telephonwesen;
c) die Aufsicht über die Privateisenbahnen einschliesslich der Strassenbahnen, und
d) die Beaufsichtigung des Schiffahrtsbetriebes auf Binnenseen, Flüssen und Kanälen.

Ausserdem wird auch noch die Verwaltung des Frankenthaler Kanales an das neue Ministerium überzugehen haben.

Die Schaffung des neuen Ministeriums wird es nunmehr auch ermöglichen, die Neuorganisation der Verkehrsverwaltung in Angriff zu nehmen. Während zur Zeit das Schwergewicht dieser Gesamtverwaltung in der General-Direktion der Staatseisenbahnen, sowie jener der Posten und Telegraphen liegt und dem Ministerium nur die oberste Leitung und Aufsicht vorbehalten ist, soll für die Zukunft die gesamte Zentralverwaltung ausschliesslich in der Hand des neuen Ministeriums vereinigt und demzufolge die beiden seitherigen General-Direktionen im Laufe der nächsten Jahre aufgelöst werden. Bis zu jenem Zeitpunkte verbleiben dieselben als selbständige Instanzen unter dem neuen Ministerium. Die Neuorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung hat auch die seinerzeitige Auflösung der gegenwärtig bestehenden zehn Eisenbahn-Betriebsdirektionen und für die Wahrnehmung aller nicht unbedingt zentral zu behandelnden Geschäfte der Betriebsverwaltung die Schaffung von vier bis fünf Eisenbahn-Direktionen im Gefolge, denen als ausführende Verwaltungs- und Aufsichtsorgane Betriebs-, Bau-, Maschinen- und Werkstätte-Inspektionen mit nur kleinen Dienstbezirken und einigen wenigen Nebenbeamten beigegeben werden sollen, und deren Vorstände die unmittelbare Leitung und Ueberwachung des Vollzuges zu übernehmen und die Verwaltungsgeschäfte kleinster Art in steter enger Fühlung mit den äusseren Dienststellen auf die einfachste Weise und, soweit irgend tunlich, persönlich und mündlich wahrzunehmen hätten. Die Aufgaben der Neuorganisation der Verkehrsverwaltung fasst die Denkschrift in ihrer Schlussbetrachtung dahin zusammen, dass es sich darum handelt, den gesamten Verwaltungsapparat einfacher zu gestalten und hierdurch einerseits eine zweckentsprechendere Geschäftsabwicklung herbeizuführen, anderseits aber auch den hoch angewachsenen Aufwand angemessen herabzumindern. Es darf angenommen werden, dass die Kosten für die allgemeine Verwaltung soweit herabgedrückt werden

können, dass aus den jährlichen Ersparnissen nicht nur die zunächst noch erwachsenden Mehrkosten für die Schaffung eines Verkehrsministeriums und der Aufwand für die Verzinsung der aus Anlass der Neuorganisation erwachsenden Baukosten gedeckt werden können, sondern auch darüber hinaus noch ein Ueberschuss verbleibt. Dieses Ziel kann in vollem Umfange erst nach der endgültigen Durchführung der Neuorganisation erreicht werden. Eine der vornehmsten Aufgaben des Verkehrsministeriums in der Uebergangszeit wird darin bestehen, den Organisationsplan auszuarbeiten, seine Durchführung vorzubereiten und schon alsbald diejenigen Vereinfachungen eintreten zu lassen, die vor dem endgültigen Inslebentreten der neuen Verwaltungsordnung ermöglicht werden können.

Schweiz. (Ausnahmetarife für den Güterverkehr.) Ueber die Grundlagen für die Ausnahmetarife im Güterverkehre hat die General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen dem Verwaltungsrate Bericht und Anträge erstattet. Es ist beabsichtigt, die auf den einzelnen Netzen zur Zeit des Ueberganges an den Bund bestandenen Ausnahmetarife auf das ganze Bundesbahnnetz zu übertragen, mit Ausnahme der nur rein örtlichen Bedürfnissen entsprungenen. Da diese Ausdehnung finanzielle Opfer erfordert, erklärt die Bundesbahnverwaltung, betreffs weiterer dem Verkehre einzuräumender Vergünstigungen, besonders Schaffung neuer Ausnahmetarife, sich Zurückhaltung auferlegen zu müssen. Der Bericht verzeichnet 14 Ausnahmetarife, an denen zum Teile auch Bahnstrecken beteiligt sind, die nicht zu den Bundesbahnen gehören; einige sind nur für den inneren schweizerischen Verkehr, andere auch für die Güterausfuhr bestimmt. Meist betreffen sie wichtige Bedarfsartikel und Rohstoffe: Bier in Fässern, Käse, Obst, rohes Eis, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Milch, Kohlen, Holz, Kalk und Steine, Düngemittel, Eisen u. s. w. In fast allen Fällen soll nun die bisher niedrigste Taxe irgend eines verstaatlichten Bahnnetzes als künftige Regel für die Bundesbahnen gelten, wie das auch für die Personenfahrpreise gesetzlich vorgeschrieben ist. Neue ermässigte Ausnahmetarife werden eingeführt für Brennholz und rohes Nutzholz in Ladungen von 10.000 kg.

Schiffahrt.

Trassenrevision der Kanalstrecke Zator—Krakau. Von der nach § 1, lit. d), des Wasserstrassengesetzes herzustellenden schiffbaren Verbindung vom Donau-Oder-Kanale zum Stromgebiete der Weichsel wurde die Teilstrecke Zator—Krakau in der Zeit vom 10. bis 13. Oktober 1903 in Krakau der Trassenrevision unterzogen. Bezüglich der Strecke Zator—Pychowice wurden keine wesentlichen Einwendungen erhoben, und war das Ergebnis der Trassenrevision ein anstandsloses. In der weiteren Strecke von Pychowice bis zur Einmündung in die Weichsel mit Einschluss der Krakauer Hafenanlagen wurden von der Stadt Krakau und der dortigen Handels- und Gewerbekammer sowohl mit Rücksicht auf die beim Hochwasser im Juni 1903 gemachten Erfahrungen wegen der Ueberschwemmungsgefahr, als auch vom Standpunkte der Erweiterungsfähigkeit des künftigen Hafens Einwendungen erhoben. Da sich die Notwendigkeit herausstellte, dass die Frage der unschädlichen Ableitung der Hochwässer in der Weichsel seitens der Wasserbauverwaltung einem neuerlichen Studium unterzogen werde, und da die Situierung des Kanales mit Einschluss des Hafens mit dem Ergebnisse dieses Studiums wesentlich zusammenhängt, erklärten die Vertreter der Direktion für den Bau der Wasserstrassen, den erwähnten Teil des Kanalprojektes in seiner dermaligen Gestalt vorläufig zurückzustellen, so dass für die Trassenrevisionskommission der Anlass entfiel, sich darüber gutachtlich zu äussern.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Nachtrag III zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Fortsetzungsstrecke Janów—Jaworów der Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Jaworów gelangt der Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 2, zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Den Tarif der Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Jaworów;

II. die durch den unter I genannten Tarif sich ergebenden Aenderungen, bezw. Ergänzungen.

Mit gleichem Termine treten der Tarif der Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów im Abschnitte B, Abteilung B 6, des Tarif-Teiles II, Heft 2, gültig vom 1. Juli 1903, und der gegenwärtige Kilometerzeiger dieser Lokalbahn ausser Wirksamkeit.

Wien, am 21. Oktober 1903. [1049]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Einführung des Nachtrages II.) Am 1. November 1903 tritt zu dem Verbandsgütertarife für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände, Teil I, Abt. B, vom 1. Februar 1902 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifes.

Für den Artikel „Chromerze" tritt — abgesehen von dem Ausfuhrverkehre über die belgischen Häfen und Terneuzen — durch Versetzung aus dem Spezialtarife III in den Ausnahmetarif 4 eine Tariferhöhung ein; diese ist erst vom 10. Dezember 1903 an wirksam. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Belgischer und Belgisch-Bayerischer Güterverkehr. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsobjekte zu der in St. Louis stattfindenden Weltausstellung.) Für die Gegenstände, einschliesslich Eisenbahnfahrzeuge, die zu der vom 1. Mai bis 30. November 1904 in St. Louis stattfindenden Weltausstellung zur Beförderung über den belgischen Seehafen Antwerpen aufgegeben werden, wird auf den Linien der an obigen Verkehren beteiligten Verwaltungen die halbe tarifmässige Fracht berechnet.

In gleicher Weise wird die Fracht bei der Rückbeförderung, auf der Strecke von Antwerpen nach dem früheren Ausgangsorte, für diejenigen dieser Gegenstände berechnet, welche ausgestellt gewesen und nicht verkauft worden sind.

Die Bedingungen, unter denen diese Frachtbegünstigung gewährt wird, sind die gleichen, wie die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 37 vom 31. März und Nr. 76 vom 7. Juli 1903 unter der Ueberschrift „Weltausstellung in St. Louis" angegebenen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Einführung neuer Nachträge.) Am 1. November 1903 treten die Nachträge I zum Teil I B (Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation) und II zum Teil II B (französische Schnittsätze) in Kraft.

Die Nachträge können von der Drucksachenverwaltung der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Aufhebung des Gütertarifes, Teil III, und des zugehörigen Teiles I B.) Der provisorische Gütertarif, Teil III, vom 1. Dezember 1885 und der zugehörige Teil I B vom 15. Juli 1881 treten mit Ablauf des Monates Jänner 1904 ausser Kraft. Soweit Ersatz der zur Aufhebung kommenden Frachtsätze stattfindet, erfolgt weitere Bekanntmachung.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 werden die in den Tarifheften A 5 und B 5 für Biblisheim (Reichsbahn) vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 26 (Mineralölrückstände) ohne Ersatz aufgehoben.

Gruppenwechseltarife I, II/VI. (Einbeziehung der Station Wilhelmshütte [Lahn].) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1903 wurde die Station Wilhelmshütte (Lahn) des Direktionsbezirkes Kassel u. a. als Versandstation in die Eisen-Ausnahmetarife E und E 2 der obengenannten Wechseltarife einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze gibt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Kassel auf Befragen Auskunft.

Ostdeutsch - Nordwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Station Meppen.) Vom 20. Oktober 1903 ab wurde die Station Meppen des Direktionsbezirkes Münster als Versandstation in die Eisen-Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 des obgenannten Gütertarifes einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen auf Anfrage Auskunft.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Vom 20. Oktober 1903 ab wurden die Stationen der Teilstrecke Bärwalde i. Pomm.—Gramenz der Nebenbahn Polzin—Gramenz des Direktionsbezirkes Stettin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig treten ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Strecke Bärwalde i. Pomm.—Polzin—Redel des Direktionsbezirkes Stettin in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Schweizer Bahnen. (Ausnahmetarife für den schweizerischen Güterverkehr.) Ueber die Grundlagen für die Ausnahmetarife im Güterverkehre hat die General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen dem Verwaltungsrate Bericht und Anträge erstattet. Es ist beabsichtigt, die auf den einzelnen Netzen zur Zeit des Ueberganges an den Bund bestandenen Ausnahmetarife auf das ganze Bundesbahnnetz zu übertragen, mit Ausnahme der nur rein örtlichen Bedürfnissen entsprungenen. Da diese Ausdehnung finanzielle Opfer erfordert, erklärt die Bundesbahnverwaltung, betreffs weiterer dem Verkehre einzuräumender Vergünstigungen, besonders Schaffung neuer Ausnahmetarife, sich Zurückhaltung auferlegen zu müssen. Der Bericht verzeichnet 14 Ausnahmetarife, an denen zum Teile auch Bahnstrecken beteiligt sind, die nicht zu den Bundesbahnen gehören; einige sind nur für den inneren schweizerischen Verkehr, andere auch für die Güterausfuhr bestimmt. Meist betreffen sie wichtige Bedarfsartikel und Rohstoffe: Bier in Fässern, Käse, Obst, rohes Eis, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Milch, Kohlen, Holz, Kalk und Steine, Düngemittel, Eisen u. s. w. In fast allen Fällen soll nun die bisher niedrigste Taxe irgend eines verstaatlichten Bahnnetzes als künftige Regel für die Bundesbahnen gelten, wie das auch für die Personenfahrpreise gesetzlich vorgeschrieben ist. Neue ermässigte Ausnahmetarife werden eingeführt für Brennholz und rohes Nutzholz in Ladungen von 10 000 kg. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2285	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Cement	Kirchbüchl	St. Margrethen transit	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. XXV, Serie 1), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	75 Centimes		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs oder St. Margrethen adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit oder St. Margrethen transit zu lauten
					Buchs (Rheinthal) transit					70 Centimes				
					Bregenz transit					73 Centimes				
2286	k. k. österr. Staatsbahnen	Wippachthalbahn	Baumwollgarne	Haidenschaft	Görz	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	50 Heller	38 Heller	12 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2287	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen österreichischen Tarifstationen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Oberau Station der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Es gelten die für die Station Weilheim vorgesehenen Frachtsätze, zuzüglich Mk. 12 für 10.000 kg		Im Kartierungswege		
2288	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Zucker (Rübenzucker) jeder Art (mit Ausschluss von Rohzucker)	sämtlichen österreichischen Tarifstationen	Flamatt	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für Zucker (Tarif-Teil VII) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903 (Verkehr von Oesterreich)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze für Flamatt ergeben sich durch Anstoss von 102 Centimes pro 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für die Station Olten		Im Kartierungswege		Flamatt rangiert in die Reexpeditionsgruppe VIII
2289	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schleifholz bis zu 2·5 m Länge	Hatna	Mannheim (B.B.) und (D.-B. Mainz) Mannheim Industriehafen und Neckarvorstadt Ludwigshafen a. Rh. Gustavsburg Stockstadt a. M. Waldhof	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 4, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 295 294 296 288 284 293		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2290	k. k. österr. Staatsbahnen		Eier	Leoben (S.B.)	Passau (k.k.St.B.)	Auflieferung, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nachweisbar — vgl. die 13. Rubrik — nach Harwich oder London, loko oder transit, zur Beförderung gelangt und auf Grund parteiseitiger Frachtbriefvorschrift in Passau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, zur Umexpedition gebracht worden sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	ad a) 175 Heller ad b) 165 Heller	ad a) 1·80 Francs ad b) 1·55 Francs	Resultierender Ausgleich	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Passau, sowie der Original-Konnossements für den Seetransport, welcher vom Absender bis spätestens Ende März 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz zu bewirken ist. An Stelle der Original-Konnossements genügt die Vorlage der ab Passau nach der englischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbrief-Duplikate	
2291	k. k. österr. Staatsbahnen		I. Güter aller Art als Frachtgut	Wien I (K.E.B.)	Passau (k.k.St.B.)	Auflieferung, bezw. Frachtzahlung pro Wagen auf einen Frachtbrief von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	ad a) 2·10 Francs Gold ad b) 1·85 Francs Gold	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, sowie der Original-Konnossements für den Seetransport, welche vom Absender bis spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien zu bewirken ist. An Stelle der Original-Konnossements genügt die Vorlage der ab Passau nach der englischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbrief-Duplikate	
			II. Eier, frisches Fleisch, Wildbret, Geflügel, Butter und frisches Obst als Frachtgut	oder umgekehrt		a) 5.000 kg b) 10.000 kg *) Siehe die weiteren Bedingungen				ad a) 1·75 Francs Gold ad b) 1·50 Francs Gold				

*) 1. Die Ermässigung gilt nur für solche Transporte, die in Wien I (K.E.B.) aufgegeben, bezw. neu aufgegeben oder umkartiert werden.
2. Die Sendungen müssen nachweisbar — vgl. die 13. Rubrik — nach, resp. von **Harwich** oder **London**, loko oder transit, zur Beförderung gelangt und auf Grund parteiseitiger Frachtbriefvorschrift in **Passau**, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, zur Umexpedition gebracht worden sein.
3. Die Ladungen ad I (Güter aller Art als Frachtgut) dürfen nicht aus Artikeln gebildet sein, welche laut Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen sind.

Dagegen unterliegt die Berechnung der bezüglichen Frachtsätze (Frcs. 2·10, bezw. Frcs. 1·85 pro 100 kg) auf solche nur bedingungsweise zugelassene Artikel keinem Anstande, wenn dieselben einzeln in Wagenladungen von mindestens 5000 oder 10.000 kg auf einen Frachtbrief zur Auflieferung gebracht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2292	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil V, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1889	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Besondere Bemerkungen. Die Station Znaim rangiert in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Iglau (Stadt), die Station Raitz in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Hohenstadt, die Station Raudnitz in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Aussig, die Stationen Mähr.-Ostrau, Schönbrunn, Zauchtel, Brody, Lemberg, Lemberg-Podzamcze, Tarnów und Wieliczka in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Bielitz, die Station Basel-St. Johann in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Basel S.B.B., die Stationen Alt-Solothurn, Coppet, Glattbrugg, Killwangen, Liestal, Monthey und Zofingen in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Aarau.

Von	ad	Bregenz transit*) Buchs (Rheintal) transit*) Lindau transit*)	St. Margrethen transit*)	Aarau	Alt-Solothurn	Basel S.B.B., Bad. B., Basel-St. Johann	Burgdorf	Coppet	Delémont (Delsberg)	Genève (Genf)	Glattbrugg	Killwangen	Liestal	Monthey	Neu-Solothurn	Romanshorn	Wil	Zofingen
		Nach – Centimes für 100 Kilogramm																
Jungbunzlau B.N.B.	a)							.			468	.	.	805	.	.	.	
	b)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	386	.	.	694	.	.	.	.
Lieben Oe.N.W.B.	a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	436	.	.	773	.	.	.	.
	b)	.	.	.	.	.	.	.		.	361		.	669	.	.	.	.
Znaim Oe.N.W.B.	b)	321	326	438	.	396	511	.	460	.	.	.	.	.		351	.	.
Smiřitz S.N.D.V.B.	b)	.	.	.	537	.	.	733	.	.	454	.	460	762	.	.		502
Lieben St.E.G.	a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	432	.	.	769	.	.	.	
	b)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	357		.	665	.	.	.	.
Raitz St.E.G.	a)	479	486	614	.	570	692	.	638	.	588	.	.	924	.	517	.	.
	b)	400	405	530	.	488	603	.	552	.	510	.	.	817	.	430	.	.
Raudnitz St.E.G.	b)	.	.	417	469	363	479	663	423	649	384	.	390	692	467	330	395	438
Mähr.-Ostrau K.F.N.B.	a)	533	540	668	.	624	746	.	692	.	.	.	.	.	.	571	.	.
	b)	321	326	411	469	361	480	642	424	617	396	.	388	690	468	351	416	435
Schönbrunn K.F.N.B.	a)	529	536	664	.	620	742	.	688		.	.	.	.	.	567	.	.
	b)	322	327	412	470	362	481	643	425	618	397	.	389	691	469	352	417	436
Zauchtel K.F.N.B.	a)	511	518	646	.	602	724	.	670	.	.	.	.	.		549	.	.
	b)	344	349	434	492	384	503	665	447	640	419	.	411	713	491	374	439	458
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B.E.B.	a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	421	.	.	758	.	.	.	.
Prag und Smichow k.k.St.B.	b)	.	.	.	.	.	.	.		.	346	.	.	654	.	.	.	.
Weseli-Mezimosti k.k.St.B.	b)	.	.	.	434		.	625	.	.	346	.	352	654	.	.	.	400
Brody k.k.St.B.	b)	547	552	677	739	635	750	935	699	952	657	663	662	964	738	577	642	704
Lemberg k.k.St.B.	b)	517	522	647	709	605	720	905	669	922	627	633	632	934	708	547	612	674
Lemberg-Podzamcze k.k.St.B.	b)	520	525	650	712	608	723	908	672	925	630	636	635	937	711	550	615	677
Tarnów k.k.St.B.	b)	433	438	563	625	521	636	821	585	838	543	549	548	850	621	463	528	590
Wieliczka k.k.St.B.	b)	412	417	542	604	500	615	800	564	817	522	528	527	829	603	442	507	569

*) Diese Frachtsätze finden Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, ferner auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs (Rheintal), Lindau oder St. Margrethen adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf **Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Lindau transit** oder **St. Margrethen transit** zu lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2293	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schleifholz der Pos. H—19—g a) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser	Admont	Schönpriesen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen für die mit der Station Schönpriesen durch Schleppgeleise verbundenen Cellulosefabriken bestimmt sein und dortselbst zur Verarbeitung gelangen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904, rücksichtlich des ermässigten Frachtsatzes von Mitterweissenbach nach Schönpriesen jedoch ab 30. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 128		Im Kartierungswege		
				Attnang-Puchheim						119				
				Aussee						132				
				Breitenschützing						117				
				Ebensee						124				
				Frankenmarkt						122				
				Gmunden Seebahnhof						120				
				Haus						138				
				Hüttenberg						176				
				Kammer						139				
				Lambach						116				
				Liezen						132				
				Mandling						141				
				Mitterweissenbach						125				
				Mösel						164				
				Prägarten						101				
				Radmer						125				
				Redl-Zipf						120				
				Ried						122				
				Rottenmann						132				
				Schladming						140				
				Steg						127				
				Timmelkam						120				
				Trieben						133				
				Vöcklabruck						119				
				Vöcklamarkt						122				
				Waidhofen a. Ybbs						119				
				Wald						136				
				Wiesenau						174				
2294	Oesterr. Nordwestbahn		Glas und Hohlglaswaren aller Art, mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben	Polna-Stecken	Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	a) 129 Pfennig b) 88 „		Im Kartierungswege*)		
				Podĕbrad						a) 78 Pfennig b) 59 „				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten Frachtbriefen nach ausländischen Stationen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloss nach Tetschen Oe.N.W.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Tetschen nach ausländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens Ende April 1905 ausser diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die kontrahierende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Tetschen in Vorlage gebracht werden. Die Frachtsätze gelten weiters im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach Tetschen aufgelieferten Glassendungen teils per Elbe, teils per Bahn nach ausländischen Stationen weiterbefördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2295	**Oesterr. Nordwestbahn**		Citronensäure	Stockerau Oe.N.W.B.	Tetschen transit Reichenberg transit Seidenberg transit Liebau transit	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898		Mark-pfennig 333 328 364 283		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen mit direkten, nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
2296	**Oesterr. Nordwestbahn**		I. Glas und Hohlglaswaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben. II. Tonwaren der Pos. T—21 b des österr.-ungar. Tarif-Teiles I, Abt. B	Deutschbrod	Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens I a) 5.000 kg I b) 10.000 kg II b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	I a) 129 Pfennig I b) 88 Pfennig II b) 116 Pfennig		Im Kartierungswege		

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung, wenn die Transporte mit direkten Frachtbriefen nach ausländischen Stationen oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgegeben werden. Auf Güter, welche zunächst nach Tetschen und von dort mit neuen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen weitergesendet werden, finden vorstehende Frachtsätze unter folgenden Bedingungen Anwendung:

a) Die bei der Auflieferung beigegebenen Frachtbriefe müssen in der für die Inhaltsangabe vorgesehenen Spalte die Vorschrift tragen: „Zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete."

b) Die Neuaufgabe nach dem Auslande muss innerhalb drei Monaten nach Ablauf desjenigen Tages erfolgen, an welchem die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes in Tetschen dem im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten Empfänger zugesendet worden ist. Der ursprüngliche Empfänger hat innerhalb der erwähnten Frist der Station Tetschen den Nachweis von der erfolgten Neuaufgabe der Sendung nach dem Auslande zu liefern, andernfalls der Unterschied zwischen der bezahlten und der normalen Fracht nachträglich eingehoben wird.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2297	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Schweissschlacke	Donawitz	Altkladno	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Besteht kein direkter Frachtsatz	Heller 132		Im Kartierungswege		
					Kladno					127				
2298	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Cement (Portlandcement)	Kirchbüchl	Wien I (K.E.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden	Heller 108	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Nussdorf					112				
			Tabakfabrikate in Kisten verpackt	Wien I (K.E.B.)	Schwaz	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte		Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien I (K.E.B.) loko, Wien Südbahn loko, Nussdorf etc. einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn anderseits, gültig vom 1. Dezember 1903	631 Heller	512 Heller	119 Heller			
				und vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2299	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Jute (Calcuttahanf), roh und ungesponnen, aus Pos. H—5 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Triest	Wien-Matzleinsdorf	**Auflieferung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Anhang zu Tarif, Teil II, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband Heft 1	192 Heller	184 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Kontrolle der Einnahmen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen	
					Floridsdorf K.F.N.B.			Heft 3	216 Heller	204 Heller	12 Heller			
2300	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Zucker der Pos. Z-8 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Zditz		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief; b) mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) " 10.000 kg " " " " ; 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen für diesen Artikel keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller ad a) b) c)		Im Kartierungswege		
					Falkenau a. d. E.					a) 212, b) 160, c) 142				
					Kaaden-Brunnersdorf					a) 148, b) 131, c) 121				
					Karlsbad (B.E.B.)					a) —, b) 160, c) 142				
					Komotau (B.E.B.)					a) —, b) 128, c) 109				
					Saaz (B.E.B.)					a) —, b) 107, c) 100				
					Karlsbad Z.B. und K.J.					a) —, b) 160, c) 112				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2301	k. k. Staatsbahn-Direktion Wien		Ziegel der Pos. Z—1 in Wagenladungen	Inzersdorf	allen Stationen		vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Im Sinne der Zusatzbestimmung XVII zum § 53 des Betriebs-Reglements zu entrichtende Gebühren	Verschieden	Zahlung eines Jahrespauschales von K 200	Verschieden			Obiges Jahrespauschale ist vor Inanspruchnahme des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktions-Kassa in Wien zu erlegen
2302	Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus		Kalkstein	Zlatý kůň	Beraun-Kleinbahn	Die Sendungen müssen für das Kalkwerk der Rakonitzer Sparkassa bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Stationstarif A	14·8 Heller	13·0 Heller	1·8 Heller	Im Kartierungswege		
2303	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Ronow a. d. Sazawa (Lokalbahn Deutsch Brod-Saar)

Von oder nach	Eisenbahn	Frachtgut		
		Klasse	Wagenladungsklasse	
		II	A	
		bei Frachtzahlung für		
		Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg
			für den Frachtbrief und Wagen	
		Frachtsätze für 100 kg in Heller		
Korneuburg	Oe.N.W.B.	235	198	—
Lobositz	St.E.G.	234	203	—
Pisek	K.k.St.B.	233	180	171
Teplitz	A.T.E.	259	218	217

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2304	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 6 (Getreide etc.) des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif, Teil II, Heft 1	Nimburg Oe.N.W.B. oder vice versa	Coburg	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 geltenden allgemeinen Bestimmungen	vom 1. November 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Besteht kein direkter Frachtsatz	204 Pfennig		Im Kartierungswege		
2305	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Position H—20/a, b) „ „ H—20/b der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Siebe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Die in der Tabelle unter a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Ausser den nebenstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung

Von	Eisenbahn	Nach: Brüx A.T.E. a)	Brüx A.T.E. b)	Dux A.T.E. a)	Dux A.T.E. b)	Dux-Liptitz k.k.St.B. a)	Dux-Liptitz k.k.St.B. b)	Ossegg k.k.St.B. a)	Ossegg k.k.St.B. b)	Ossegg-Riesenberg k.k.St.B. a)	Ossegg-Riesenberg k.k.St.B. b)	Teplitz A.T.E. a)	Teplitz A.T.E. b)
		Frachtsätze in Heller für 100 kg											
Adamsthal	St.E.G.	125	125	119	119	127	127	127	127	134	134	116	116
Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge)	St.E.G.	127	127	121	121	129	129	129	129	138	138	118	118
Raitz	St.E.G.	122	122	116	116	121	121	124	124	131	131	113	113
Tischnowitz	St.E.G.	152	152	146	146	154	154	154	154	161	161	143	143
Zinsendorf	St.E.G.	143	143	137	137	145	145	145	145	152	152	134	134

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
69	Nr. 112 vom 29. September 1903	2097	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungarische Staatseisenbahnen	Mehl aus der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	mehreren Budapester Bahnhöfen der Ungarischen Staatseisenbahnen	Stationen der Strecke Brixen einschl. bis Avio einschl.	In Rubrik 5 (von) a) ist in der ersten Zeile vor dem Worte „und" einzuschalten: „, Buda-Császárfürdö kiterö"; in Rubrik 6 ist nach dem Punkte 3 einzuschalten: „4. Für Sendungen von Buda-Császárfürdö kiterö findet nebiger Frachtsatz nur bei Erfüllung der im Nachtrage I zu dem in Rubrik 8 bezeichneten Tarife unter III C (S. 17) enthaltenen Voraussetzungen und Bestimmungen Anwendung." Diese Abänderung gilt ab 1. November 1903	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
93	Nr. 101 vom 3. September 1903	1943	K. k. österr. Staatsbahnen	Mährische Westbahn	Bruchsteine und Schotter	Džbell-Jessenitz	Triebitz transit	In der 2. Abteilung der Rubrik 5, letze Zeile, ist „Prossnitz K.F.N.B." auf „**Prossnitz K.F.N.B. transit**" richtigzustellen	
						Kornitz	Čellechowitz Prossnitz Lokalbahn Prossnitz K.F.N.B.		
94	Nr. 119 vom 15. Oktober 1903	2212	Südbahn-Gesellschaft		Eier der Pos. E—2 der Güterklassifikation des Oesterr.-Ungarischen Tarifes, Teil I	Stationen der Südbahn Gesellschaft und deren Anschlussbahnen	Barcs, Csáktornya, Marburg Hauptbhf., Pöltschach und Rann	Die in der Rubrik 5 des Verordnungs-Blattes angeführte Station „Raun" hat richtig „**Rann**" zu lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 125. **Wien, 29. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministers im Einvernehmen mit dem Minister des Innern vom 16. Oktober 1903,*) womit die Ministerial-Verordnung vom 27. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 82, betreffend besondere Bestimmungen bezüglich der Arbeitspausen bei einzelnen Kategorien von Gewerben, ergänzt wird.

Auf Grund des § 74 a des Gesetzes vom 8. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 22, wird in Ergänzung der Ministerial-Verordnung vom 27. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 82, mit welcher besondere Bestimmungen bezüglich der Arbeitspausen im Gewerbebetriebe erlassen wurden, nachstehendes angeordnet:

Artikel I.

Im § 1 der bezogenen Verordnung ist nach dem Punkte 21 einzuschalten:

22. Eisenbahntunnelbauten.

Bei den unter die Gewerbeordnung fallenden Eisenbahntunnelbauten kann, sofern bei denselben eine achtstündige Arbeitsschicht eingeführt und für eine befriedigende Luftbeschaffenheit vorgesorgt ist, von der Einhaltung der einstündigen Mittags-, bezw. Mitternachtspause abgesehen werden, und dürfen im übrigen die Arbeitspausen auf die sich aus dem Baubetriebe ergebenden freien Zeitpunkte verlegt werden.

Artikel II.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Koerber m. p. **Call** m. p.

Eröffnung der Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau.

Am 19. Oktober wurde die Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau mit den Stationen Jičin (L.B.), Eisenstadtl, Libun, Rowensko, Gross-Skal, Turnau (L.B.) und den Haltestellen Walditz, Jinolitz, Jiwan, Ktowa, Borek-Trosky, Wartenberg und Turnau Stadt dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Jičin (L.B.), Eisenstadtl, Libun, Rowensko, Gross-Skal und Turnau (L.B.) für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Halte- und Verladestellen Walditz, Borek-Trosky und Turnau Stadt für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen, und die Personenhaltestellen Jinolitz, Jiwan, Ktowa und Wartenberg für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

*) Enthalten in dem am 27. Oktober 1903 ausgegebenen XCIX. Stücke des R.-G.-Bl unter Nr. 210.

Neuerliche Erteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtskanal von Urfahr bei Linz an der Donau nach Budweis an der Moldau und für die Regulierung der Moldau von Rosenberg nach Budweis.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern und dem k. k. Ackerbauministerium dem behördlich autorisierten Bauingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtskanal von Urfahr bei Linz an der Donau nach Budweis an der Moldau, sowie für das alternative Teilprojekt der Regulierung der Moldau von Rosenberg nach Budweis neuerdings auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 23. Oktober 1903. H.-M.-Z. 33.204.

Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1902.

Der Schiffahrts- und Güterverkehr auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur österreichisch-deutschen Grenze und auf der Moldau von Stěchowitz bis Melnik, sowie in den Häfen und Umschlagsplätzen dieser Stromstrecken hat sich im Jahre 1902 nach den von der Statthalterei in Prag verfassten Ausweisen folgendermassen gestaltet:

I. Elbeverkehr.

Im Auslandsverkehre sind in den österreichischen Elbehäfen insgesamt 3051 (— 551) Schiffe mit 3,851.614 (— 665.368) q Ladung zu Berg angekommen, davon in der Strecke Melnik—Aussig 176 Schiffe mit 218.942 q.

Zu Tal sind beladen nach dem Auslande abgegangen 8361 (— 102) Schiffe mit 25,282.295 (— 859.030) q Ladung, davon aus der Strecke Melnik—Aussig 423 Schiffe mit 727.508 q.

Im Grenzverkehre passierten Schandau zu Berg: 2058 Personendampfschiffe, 121 Eil- und Frachtdampfer und 7540 Segel- und Schleppschiffe einschliesslich der leeren Fahrzeuge mit Gütern im Gesamtgewichte von 3,832.220 (— 830.730) q, dann 509 Radschleppdampfer und 772 Kettendampfer. Zu Tal passierten: 2058 Personendampfschiffe, 122 Eil- und Frachtdampfer, 7931 Segel- und Schleppschiffe mit Gütern im Gesamtgewichte von 25.485.070 (— 263.780) q, dann 509 Radschleppdampfer, 772 Kettendampfer und 1662 (— 430) Flösse im Ausmasse von zusammen 400.620 (— 80.720) fm mit 2010 (+ 870) q Ladung.

Im Inlandsverkehre kamen zu Berg an und wurden ausgeladen 249 (+ 13) Schiffe mit 182.978 (— 22.711) q. Zu Tal kamen an und wurden ausgeladen 921 (+ 312) Schiffe mit 938.067 (+ 342.554) q.

Den stärksten Auslandsverkehr weisen Aussig mit Schönpriesen, sowie Tetschen-Bodenbach mit Laube auf. — In Aussig Stadt wurden an den Umschlagsplätzen und in den beiden Häfen im ganzen aus 778 (— 232) Schiffen 994.571 (— 163.606) q ausgeladen und in 5172 (— 126) Schiffe 16,639.643 (— 735.888) q eingeladen.

Die Schiffahrt wurde in Aussig im Jahre 1902 am 1. Jänner eröffnet und am 20. November geschlossen. Während der 314 Schiffahrtstage war die Elbe an 161 Tagen vollschiffig, an 45 Tagen konnte nur mit halber Ladung und an 108 Tagen mit einer Drittel-Ladung und weniger gefahren werden. Die grösste Beistellung zur Elbe war am 2. Juni, an welchem Tage 1229 Waggons verladen wurden.

Im Aussiger Bezirke wurden im Jahre 1902 im ganzen 191 (+ 7) neue Fahrzeuge gebaut; davon waren 6 eiserne Deckkähne, 1 eiserner offener Stevenkahn, 1 eiserne offene Stevenbarke, 13 hölzerne Oderkähne, 16 hölzerne grössere Stevenkähne und 155 hölzerne finowmässige Stevenkähne.

In der Winterperiode 1902/03 waren in beiden Aussiger Häfen 159 Fahrzeuge eingestellt, und zwar: im alten Hafen 71 Schleppkähne und 1 Sandkahn; im neuen Hafen 71 Schleppkähne, 3 Dampfer, 1 Baggermaschine und 12 Dampfschiff-Landungsbrücken. In der freien Elbe bei Aussig überwinterten 32 Schleppkähne und 2 Dampfer.

In Aussig-Schönpriesen wurden aus 506 (+ 45) Schiffen 731.193 (+ 20.639) q ausgeladen und in 321 (+ 33) Schiffe 1,249.770 (+ 59.062) q eingeladen.

Die durchschnittliche Ladung eines Schiffes nach Schönpriesen betrug in der Bergfahrt 1445 (— 96) q und ab Schönpriesen in der Talfahrt 3893 (— 238) q.

In Rosawitz wurden aus 2 Schiffen 2498 q diverse Güter ausgeladen und in 1298 (+ 65) Schiffe 3,827.056 (+ 155.628) q eingeladen.

Im Hafen von Rosawitz waren während der Winterperiode 1902/03 eingestellt: 65 Kähne, 21 Zillen, 7 Kettendampfer, 2 Raddampfer, 9 Dampfschiff-Landungsbrücken, 4 Dampfbagger, 1 Elevator, 1 Ueberfuhrsboot und 102 Anhangsboote und Pontons.

In Tetschen-Bodenbach wurden aus 424 (— 71) Schiffen 276.287 (— 6058) q ausgeladen und in 226 (+ 41) Schiffe 123.782 (+ 4248) q eingeladen.

In Laube wurden aus 1164 (— 329) Schiffen 1,627.623 (— 500.362) q ausgeladen und in 604 (+ 14) Schiffe 1,699.193 (— 12.665) q eingeladen.

Im Tetschner Bezirke wurden im Jahre 1902 im ganzen 136 (+ 18) neue Fahrzeuge gebaut, und zwar: 4 eiserne Deckkähne, 7 grössere hölzerne Stevenkähne, 124 finowmässige hölzerne Stevenkähne und eine Stevenbarke.

Der Grenzverkehr bei Schandau betrug nach dem Ausweise des kgl. sächsischen Hauptzollamtes in Schandau in der Bergfahrt 3,832.220 (— 820.730) q und in der Talfahrt 25,485.070 (— 137.780) q.

Ausserdem haben die Grenze passiert: 1662 Flösse mit 400.620 fm Holz und 2010 q Ladung, was im ganzen bei 780 kg pro 1 fm dem Gewichte von 3,126.846 (— 527.692) q entspricht.

Wird zu dem vorausgewiesenen Grenzverkehre per 25,485.070 q in der Talfahrt und 3,832.220 q in der Bergfahrt noch der Flossverkehr per 3,126.846 q hinzugerechnet, so ergibt sich ein Gesamtverkehr von 32,441.136 q

II. Moldauverkehr.

Im Auslandsverkehre sind bergwärts von der Elbe auf die Moldau übergegangen 102 Schiffe mit 105.637 q Ladung. Talwärts sind auf die Elbe übergegangen 68 Schiffe mit 117.585 q Ladung. Die durchschnittliche Ladung eines bergwärtsfahrenden Schiffes auf der Moldau betrug 1035 q und eines talfahrenden 1729 q.

Im Inlandsverkehre sind von der Moldau auf die Elbe übergegangen 444 Schiffe mit 378.272 t Ladung; von der Elbe auf die Moldau gingen über 55 Schiffe mit 35.047 q Ladung.

Der gesamte Inlandsverkehr auf der Moldau betrug bergwärts 476.934 q, talwärts 6,004.866 q; mit Hinzurechnung des Auslandsverkehres per 223.222 q und der Flossfahrt per 3,070.600 q ergibt sich ein Gesamtverkehr auf der Moldau von 9,775.622 q.

Die Prager Moldau- und Elbe Dampfschiffahrts-Gesellschaft unternahm auf der Strecke Stěchowitz—Prag im Jahre 1902 mit 16 Personendampfern 13.974 Fahrten in einer Länge von zusammen 196.409 km und beförderte 797.347 Personen und 25.166 q diverse Güter. Auf der Flussstrecke Prag—Klezanek unternahm diese Gesellschaft mit zwei Raddampfern und einem Schraubendampfer 351 Fahrten in einer Länge von zusammen 10.469 km und beförderte 55.269 Personen.

In den Moldauhäfen waren im Winter 1902/03 eingestellt: Im Podoler Hafen 4 Schiffe, 1 Vergnügungsschiff, 11 Sandplätten und 923 fm Holzbalken; im Kaiser Franz Josef-Hafen in Smichow 5 grosse und 2 kleinere Raddampfer, 3 kleine Schraubendampfer, 29 Dampfschiffs-Landungsbrücken, 3 Dampfbagger, 13 Schiffe, 20 Sandplätten, 23 kleine Kähne, 14 Schotterpontons und 3 Steinzillen; im Karolinenthaler Hafen 1 Raddampfer, 1 Dampfwinde und 2 Elbekähne; im Holleschowitzer Hafen 5 Schraubendampfer, 1 Raddampfer, 3 Bagger, 1 Chaisson, 12 Schiffe, 11 Pontons, 19 Zillen, 4 Sandplätten und 12 Landungsbrücken; im Liebener Hafen 1 Ponton.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Teilstrecke von km 0·00 bis zur Ausweiche vor der Kreuzung der Donauländebahn bei km 2·009 der Linie Konz.-Nr. 61 vom Zentralfriedhofe durch die Simmeringer Hauptstrasse bis Schwechat: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Oktober die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Teilstrecke von km 0·00 bis zur Ausweiche vor der Kreuzung der Donauländebahn, d. i. bis km 2·009 der Linie Nr. 61 der Konzessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58 (Zentralfriedhof — Simmeringer Hauptstrasse — Schwechat) der Wiener städtischen Strassenbahnen in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 47.086.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Genehmigung der Projekte für die Eisenkonstruktionen der Brücken in km 24·7/8, 25·9/26·0 und 28·3/4.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. Oktober die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Projekte für die Eisenkonstruktionen der Brücken in km 24·7/8, 25·9/26·0 und 28·3/4 von 12·0 m, bezw. 18·0 m und 15·0 m Lichtweite der in Bau befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów), sowie die unter einem vorgelegten Projekte für die bei diesen Brücken vorgenommenen Nivellettehebungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 45.362.]

— (Baukonsenserteilung für die Hochbauten in den Verkehrsstellen Bachórz und Dynów.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat unterm 9. Oktober auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium erhaltenen Ermächtigung den Baukonsens für die aus Anlass der projektierten Verlängerung der im Bau befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz bis Dynów in den Verkehrsstellen Bachórz und Dynów herzustellenden Hochbauten erteilt. [E.-M.-Z. 47.064.]

Normalspurige Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Anordnung einer Lokalkommission rücksichtlich mehrerer Beschwerden, betreffend die Aufrechthaltung von Kommunikationen nächst km 4·0/7.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. August rücksichtlich der seitens der Gemeinde von St. Marein-Umgebung erhobenen Beschwerde wegen Nichtausführung einer Ueberfahrtsbrücke in km 4·2/3 der im Bau befindlichen normalspurigen Lokalbahn Grobelno — Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn), sowie bezüglich der weiteren Beschwerden der Gemeindevorstehung in St. Veit, ferner des Franz Marzidovsek und Genossen aus der Gemeinde Ponigl wegen der Uebelstände bei den Wegverbindungen zur Rampe in km 4·4/5, die Vornahme einer Lokalkommission im Sinne des § 18 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, angeordnet. [E.-M.-Z. 36.077.]

Normalspurige Lokalbahn Janów - Jaworów. (Verschiebung der Betriebseröffnung auf den 14. November 1903.) Laut Anzeige des Verwaltungsrates der Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Jaworów konnten die Beschotterungs- und Chaussierungsarbeiten für die normalspurige Lokalbahn Janów-Jaworów infolge der andauernd ungünstigen Witterungsverhältnisse nicht derartige Fortschritte nehmen, dass die für den 31. Oktober 1903 in Aussicht genommene Betriebseröffnung mit Sicherheit zu erwarten wäre; es wurde somit die Betriebseröffnung der gegenständlichen Bahnlinie erst am 14. November 1903 in Aussicht genommen. [E.-M.-Z. 47.595.]

Normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Genehmigung der Geleisepläne der Stationen und Haltestellen in der Teilstrecke von km 7·7/8 bis km 30·5/6, sowie Ueberprüfung der Hochbau-Typenpläne.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Oktober die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte in Wien vorgelegten Geleisepläne der Stationen und Haltestellen in der Teilstrecke von km 7·7/8 bis km 30·5/6 der in Bauausführung befindlichen normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn genehmigt. Die weiters in Vorlage gebrachten Hochbau-Typenpläne für die gleiche Bahnlinie wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter einem an die k. k. Statthalterei in Wien zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde die angesuchte Genehmigung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 38.868.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Wegstädtl-Dauba-Hirschberg. (Detailprojektsvorlage für die Variante einer Teilstrecke: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Oktober das von Josef Freyer, Bürgermeister in Dauba, namens des Aktionskomitees für die projektierte Lokalbahn von Wegstädtl über Dauba nach Hirschberg behufs kommissioneller Behandlung vorgelegte Detailprojekt für die Variantenstrecke von km 14·948 bis km 18·839 der projektierten normalspurigen Lokalbahn von Wegstädtl über Dauba nach Hirschberg überprüft und geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Die k. k. Statthalterei in Prag wurde unter gleichzeitiger Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen im Anschlusse an die am 9. November beginnende Kommission (2. Teil) für die Hauptlinie vorzunehmen. Nachdem jedoch bezüglich der gegenständlichen Variantenstrecke die Trassenrevision noch nicht durchgeführt erscheint, so wurde die genannte Landesstelle auch weiters angewiesen, die Erörterung der Trassenfrage, eventuell auch der hier noch in Betracht kommenden Stationsfragen unmittelbar der politischen Begehung vorangehen zu lassen. [E.-M.-Z. 45.905.]

Projektierte elektrische Kleinbahn Rumburg-Warnsdorf. (Detailprojektsvorlage; Anordnung der Stationskommission und politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich der auf österreichischem Gebiete gelegenen Teilstrecken.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Oktober das von Heinrich Schubert, Fabrikant in Rumburg, namens der Konzessionswerber für die Kleinbahn Rumburg-Warnsdorf behufs Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung vorgelegte Detailprojekt für die mit 1·0 m Spurweite auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit teilweiser Strassenbenützung von Rumburg nach Warnsdorf geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen hinsichtlich der auf österreichischem Gebiete gelegenen Teilstrecken zur Grundlage zu dienen. Nachdem jedoch die seitens der Konzessionswerber beantragte Trassenführung der gegenständlichen Projektslinie keine wesentlichen Abweichungen gegenüber dem diesbezüglichen bereits am 23. und 24. Juni 1899 der Trassenrevision unterzogenen generellen Projekte aufweist, wurde die k. k. Statthalterei in Prag unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, bezüglich des in Rede stehenden Projektes lediglich die Stationskommission und politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung im Sinne der bestehenden Normen rücksichtlich der österreichischen Teilstrecken einzuleiten und über das Ergebnis zu berichten. Die für die sächsische Teilstrecke bezughabenden Projektsstücke wurden dem kgl. sächsischen Finanzministerium mit dem Ersuchen übermittelt, die erforderlichen Amtshandlungen nach Massgabe der dort geltenden gesetzlichen Bestimmungen rücksichtlich der letztgenannten Teilstrecke wenn möglich in unmittelbarem Anschlusse an die hinsichtlich der österreichischen Teilstrecken angeordnete Verhandlung einzuleiten. Bei Gelegenheit der letzteren Verhandlung wird auch die protokollarische Festsetzung der Grenzübergangspunkte der Lage und Höhe nach im Einvernehmen mit den Vertretern der kgl. sächsischen Regierung zu erfolgen haben. [E.-M.-Z. 41.448.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Braunau-Bürmoos (Weilhartbahn). (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat einvernehmlich mit der k. k. Landesregierung in Salzburg rücksichtlich des vom Komitee für die Erbauung der Weilhartbahn vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Braunau a. Inn der Linie Steindorf—Braunau a. Inn der k. k. Staatsbahnen über Hochburg und Ostermiething zur Station Bürmoos der Linie Salzburg—Lamprechtshausen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Weilhartbahn) im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, den Beginn zur Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission für den 10. November anberaumt. Die vorgenannten Amtshandlungen werden zuerst für die auf oberösterreichischem Gebiete liegende Teilstrecke vorgenommen und sodann im unmittelbaren Anschlusse hieran für den auf salzburgisches Gebiet fallenden Projektsteil durchgeführt werden. [E.-M.-Z. 47.224.]

Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass). (Baukonsenserteilung für die Erweiterungsbauten der Lokomotivremise und des Güterschuppens samt Laderampe in der Station Kaltern.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat unterm 14. August auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium erhaltenen Ermächtigung der General-Direktion der Südbahn-Gesellschaft für die anlässlich der Einmündung der Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass) in der Station Kaltern der Ueberetscherbahn auszuführenden Erweiterungsbauten der Lokomotivremise und des Güterschuppens samt Laderampe den Baukonsens erteilt. [E.-M.-Z. 37.681.]

Ausland.

Braunschweig. (Eisenbahn Braunschweig-Fallersleben: Konzessionserteilung.) Der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft ist die Konzession für den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Braunschweig (Nordbahnhof) über Flechtorf nach Fallersleben innerhalb des preussischen Staatsgebietes erteilt worden.

Schweiz. (Der Simplontunnel.) Nach dem neuen Abkommen zwischen der schweizerischen Regierung und der Tunnelunternehmung Brand, Brandau und Genossen werden die Baukosten der Simplondurchbohrung um rund Franken 8,500.000 erhöht und für beide Tunnels Franken 78,000.000 statt Franken 69,500.000 des alten Vertrages betragen; die Baufrist wird um ein Jahr hinausgerückt, so dass der Haupttunnel und die Basisgalerie des zweiten Tunnels am 30. April 1905 zum Betriebe fähig übergeben werden müssen; die Unternehmung ist ermächtigt, an der Erstellung der Galerien auch an Sonn- und Feiertagen arbeiten zu lassen. Nach den jetzt vorliegenden genaueren Mitteilungen zahlt der Bund für den ersten Tunnel, dessen Herstellung vertragsmässig Franken 54,500.000 kosten sollte, folgende Posten mehr: Franken 1,400.000 für bleibende Einrichtungen und Anlagen, welche die Unternehmung erstellt hat, während sie nur zu „provisorischen" Anlagen verpflichtet war; Franken 1,223.000 für die veränderte Anlage des Ausweichebahnhofes in den beiden Tunnels; Franken 300.000 für die Verteuerung der Arbeit vom 11. Kilometer an; Franken 350.000 für die besonderen Anlagen, welche zur Weiterführung des nordseitigen Sohlstollens im Gefälle auf der Südseite vom 11. Kilometer an erforderlich sind; Franken 698.650 für die Erstellung eines bleibenden Abflusskanales in der Südgalerie; das sind im ganzen Franken 3,971.650 mehr für den Haupttunnel. Ferner Franken 4,500.000 mehr für den zweiten Tunnel. Innerhalb zweier Jahre nach Vollendung des ersten Tunnels muss die Entscheidung erfolgen, ob der zweite Tunnel durch die Unternehmung Brand, Brandau & Cie. auf Grundlage des bestehenden Vertrages vollendet wird, was dann in vier Jahren ausgeführt sein muss. Wird der erste Tunnel vor dem 30. April 1905 fertig, so erhält die Unternehmung für jeden Tag vorher Franken 2000, umgekehrt muss sie für jeden Tag Verspätung Franken 2000 zahlen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Orion" von Santos.) Dieser Dampfer ist am 19. September mit 2 Passagieren und 2509 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 93 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 4 von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Santos 1,777.500 kg Kaffee (wovon 90.000 kg für das Ausland), Rio de Janeiro 689.700 kg Kaffee (wovon 3000 kg für das Ausland) und aus Bahia 41.908 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 5,007.252.

Literatur.

Kompass. Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn. Gegründet von Gustav Leonhardt, Generalsekretär der Oesterr.-ungar. Bank. 1904. Herausgegeben von S. Heller. 37. Jahrgang. 2 Bände. Wien. Alfred Hölder, k. u. k. Hof- und Universitätsbuchhandlung.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat die Oberkommissäre der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen, kaiserl. Rat Robert Baron und Hermann Baravalle Edlen v. Brackenburg, zu Inspektoren dieser Behörde ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, Heft D (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. April 1895.

Die Stationen Bojan, Ruda und Sadagóra werden in die Schnitt-Tafel A des Kilometerzeigers wie folgt einbezogen:

Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr. I			II			III		
	km	Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)	km	Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)	km	Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)
Bojan	1356	—	1	696	—	1	—	—	—
Ruda	1388	—	1	728	—	1	—	—	—
Sadagóra	1339	—	1	679	—	1	—	—	—

Wien, am 22. Oktober 1903. [1050]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Direkte Abfertigung von Reisegepäck und Hunden.

Mit 1. November 1903 angefangen wird in den Stationen Altstadt bei Freudenthal, Bärn Stadt, Blosdorf, Blumenau, Füllstein, Jungferndorf, Kunzendorf, Ober-Hermsdorf, Ptin, Rosswald, Rychenburg und Türnau das aufgegebene Reisegepäck und die übernommenen Hunde im Lokalverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen direkt zur Abfertigung gelangen.

Die Abfertigung derselben nach Stationen fremder Bahnen geschieht nur bis zur Uebergangsstation, ab welcher das Reisegepäck, bezw. die Hunde neu zur Aufgabe gelangen müssen.

Olmütz, im Oktober 1903. [1051]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach u. s. w.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 120 vom 17. Oktober 1903 unter fortl. Nummer [1017] enthaltenen Kundmachung ist der Rückfahrpreis 3. Klasse Dobrilugk-Kirchhain—Karlsbad (B.E.B.) von Mk. 31·30 auf Mk. **21·30** richtigzustellen.

Wien, am 27. Oktober 1903. [1052]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung, betreffend die Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Die in Nr. 118 dieses Blattes vom 13. Oktober 1903 unter Pos. [1012] für beide Richtungen publizierten Fahrkarten Aussig St.E.G.—Gablonz a. d. N. für kombinierte Züge gelangen nur in der Richtung nach Gablonz a. d. N. zur Ausgabe.

Wien, am 23. Oktober 1903. [1053]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen.

Herabsetzung der Ladefristen für Güter in ganzen Wagenladungen.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. Oktober 1903, Z. 46.385/16, wird die tarifmässige Auf- und Abladefrist für Güter in ganzen Wagenladungen während der Zeit vom 26. Oktober bis 24. Dezember 1903 von 12 auf 8 Tagesstunden herabgesetzt.

Als Tagesstunden ist die Zeit von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends, die Mittagsstunde inbegriffen, anzusehen.

Wien, im Oktober 1903. [1054]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Einbeziehung der Station Chotzen in den Ausnahmetarif Nr. 12 (für Baumwolle, rohe etc.) des Tarifes, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1903 wird die Station Chotzen in den Ausnahmetarif Nr. 12 des Tarifes, Teil II, Heft 2, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach und von	Eigentumsbahn	Bremen (Hauptbahnhof) Bremen (Freibezirk)	Brake (Oldbg.) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham und Nordenham (Fischereihafen)	Altona Hamburg B. Hamburg Sternschanze Harburg H., Harburg U.E. △ Lübeck Wilhelmsburg	Stettin ✠ {Grabow a. O. Vulkan-Bredow Züllchow} ♁ Pommerensdorf	Swinemünde	Warnemünde
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Chotzen	St.E.G.	269	282	256	206	227	242

△ Lübeck = Hamburg B . . . . — 4
✠ {Grabow, Vulkan-Bredow, Züllchow} = Stettin . . . . + 4
♁ Pommerensdorf = Stettin . . . . . . + 1
} Pfennig für 100 kg.

Wien, am 22. Oktober 1903. [1055]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Lokal-Personenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1903 gelangen zwischen Mariaschein einerseits und Leitmeritz A.T.E., Liebeschitz, Auscha A.T.E., B.-Leipa A.T.E., Deutsch-Gabel und Reichenberg Hauptbahnhof anderseits lokale Fahrkarten zur Einführung, welche bei Berechnung der billigeren Fahrpreise bis und ab Settenz wahlweise über Wisterschan oder Hertine gelten.

Teplitz, am 26. Oktober 1903. [1056]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Einführung der Nachträge VI.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 gelangt zu den Tarifheften A 4 und B 4 je der Nachtrag VI zur Einführung.

Die Nachträge enthalten neben Anstossentfernungen für neue württembergische Stationen hauptsächlich Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Laubach—Mücke des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M. und Worms—Gundheim des Direktionsbezirkes Mainz.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Dezember 1903 ab gültig.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 1. Oktober 1903 ist die Strecke Kirchberg (Hunsrück) [ausschl.]—Mohrbach aus dem Direktionsbezirke Mainz in den Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken übergegangen.

Die Stationen dieser Strecke, Sohren, Büchenbeuren, Hochscheid, Zolleiche (Holzverladestelle), Hintzerath und Morbach sind also vom 1. Oktober 1903 ab als Stationen des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken zu behandeln.

Die Station Büchenbeuren versendet Dachschiefer und ist deshalb in den Ausnahmetarif für Dachschiefer aufgenommen.

Mit 1. Oktober 1903 schieden die obengenannten Stationen aus dem Hessisch Bayerischen Verkehre aus und wurden mit den in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätzen als Stationen des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken in den obbezeichneten Gütertarif aufgenommen.

Im Hessisch-Bayerischen Gütertarife ist entsprechende Vormerkung zu machen.

Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einführung ermässigter Frachtsätze für Schwefelkiessendungen.) Mit Geltung vom 1. November 1903 werden ermässigte Frachtsätze für Schwefelkiessendungen von elsässischen, badischen und pfälzischen Rheinumschlagsplätzen nach Basel (Reichsb.) und den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Aenderungen.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 wird die direkte Abfertigung von Gütern auf Grund der Frachtsätze der Teile II A und II B im Verkehre mit den Stationen Altenburg, Apolda, Crimmitschau, Eisenach, Erfurt, Fröttstädt, Gera, Gerstungen, Glauchau, Gotha, Greiz-Aubachthal, Hohenstein-Ernstthal, Jena, Kappel i. Sachsen Meerane, Schmölln i. S.-A., Weimar, Weissenfels, Werdau und

Zeitz einerseits und Paris anderseits über Elsass-Lothringen aufgehoben.

Am gleichen Tage treten die im Teile III (provisorischer Gütertarif vom 1. Dezember 1885) enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Altenburg, Crimmitschau, Gera, Glauchau, Meerane, Ronneburg, Schmölln i. S.-A., Werdau und Zeitz einerseits und Paris anderseits ausser Kraft.

(Vgl. auch die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 124 vom 27. Oktober 1903 enthaltene Notiz, betreffend die gänzliche Aufhebung des Teiles III zum 1. Februar 1904.)

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr. (Frachtfreie Rückbeförderung von Ausstellungsobjekten.) Gegenstände, die auf der vom 1. Mai bis 31. Oktober 1903 in London stattfindenden internationalen Feuerschutzausstellung ausgestellt und nicht verkauft worden sind, werden auf den Strecken von Antwerpen und Ostende nach der Versandstation und an den Aussteller des der Sendung auf dem Hinwege beigegebenen Frachtbriefes frachtfrei zurückbefördert.

Weitere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Ostschweiz. (III. Nachtrag.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 ist zum Kohlentarife Nr. 12 der III. Nachtrag erschienen, welcher u. a. Frachtsätze ab den Stationen Beningen und Glan-Münchweiler enthält. Preis 10 Pfg.

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrat zu Köln.) Die Tagesordnung über die am 28. September 1903 stattgefundene Sitzung umfasste u. a. folgende Gegenstände:

1. Ermässigung der Kalksteinfrachten für den Hüttenbetrieb.
2. Ermässigung der Fracht für gereinigte Baumwolle und Baumwollabfälle im Versand von Friedland (Niederschlesien) zur Ausfuhr.
3. Erstellung eines Ausnahmetarifes für Zement nach den deutschen Seehafenstationen zur Ausfuhr über See.
4. Erstellung eines Ausnahmetarifes für Kalk und Zement zur Ausfuhr nach den Niederlanden. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ermässigung der Frachtsätze der Station Neudamm.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 102 vom 5. September 1903 bekanntgegebene Ermässigung der Frachtsätze der Station Neudamm im Hefte 9 der Verbandstarife ist auch für die im 3. Nachtrage zu diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze der genannten Station eingetreten.

Gruppentarif II (Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif, Ostdeutsch-Westdeutscher Gütertarif). (Einbeziehung der Station Ohlau.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ohlau als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Tarif vom 1. Oktober 1901. (Aenderungen.) Durch die am 15. September 1903 erfolgte Ausscheidung des Hafenplatzes Nicolajeff als Anlaufhafen der Levantelinie ergeben sich folgende Aenderungen des Tarifes:

Auf dem Titelblatte, sowie auf Seite 55 und 126/127 ist Nicolajeff zu streichen, hingegen auf Seite 131 mit Mk. 1·50 für 100 kg Weiterfracht und „Odessa“ als Umladehafen nachzutragen.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Einbeziehung der Haltestelle Demling-Steinbruch.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1903 wurde die Haltestelle Demling-Steinbruch in den obenbezeichneten direkten Gütertarif einbezogen.

Der Verkehr der genannten Haltestelle ist auf Wagenladungen beschränkt.

Die Station Demling-Steinbruch ist im Tarife (Nachtrag IV, S. 6) mit folgenden Entfernungen bis zum Schnittpunkte 3 (Walhallastrasse) vorzumerken wie folgt:

	Entfernungen bis Schnittpunkt 3 (Walhallastrasse) Eilgut	Uebrige Klassen	*)
Demling-Steinbruch [1]) . . .	—	20	10

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Einbeziehung der Station Halle a. d. S.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 wird die Station Halle a. d. S. mit Schnittsätzen für Kalisalze in den Teil II A aufgenommen.

Weitere Auskunft erteilt die vorgenannte Station.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Einführung des Nachtrages II.) Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz, Holzstoff u. s. w. vom 1. Dezember 1902 tritt am 15. November 1903 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe kann von der Drucksachenverwaltung der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarif vom 1. Oktober 1903. (Einbeziehung der Haltestelle Demling-Steinbruch.) Die Haltestelle Demling-Steinbruch der Walhallabahn ist am 15. Oktober 1903 zur Eröffnung gelangt. Die im Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarife vom 1. Oktober 1903 (Seite 24 und 27) vorgesehenen Vorbehalte wegen der Gültigkeit der Frachtsätze für genannte Station sind daher zu streichen.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung ist vom 18. Oktober 1903 an wie folgt festgesetzt worden:

Für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen, für Petershausen, für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen, sowie für den gesamten badisch-schweizerischen Güterverkehr:

1 Franken = 80·9 Pfennig,
1 Mark = 1·2361 Franken.

Für allen übrigen Verkehr der grossherzogl. Badischen Bahnen:

1 Franken = 81·0 Pfennig,
1 Mark = 1·2346 Franken.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. (Nachtrag III.) Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1903 kam der Nachtrag III zum Lokaltarife der sechs bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Aenderungen der besonderen Zusatzbestimmungen zu §§ 44 und 45 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Abfertigung lebender Tiere ohne Begleitung auf Tierfrachtkarte) und die für die neu eröffnete Haltestelle Demling-Steinbruch der Walhallabahn gültigen Bestimmungen und Tarife.

Russland. (Die Eisenbahntarife für den Kleietransport.) Der Konseil in Angelegenheiten der Kongresse der Mühlenindustriellen hat, wie die „N. Lodzer Ztg.“ berichtet, beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten eine Eingabe gemacht, in welcher auf die Notwendigkeit der Ermässigung der Eisenbahntarife für Kleie bis zum Betrage der Tarife für den Heu- und Strohtransport hingewiesen wird. Ferner wird darin die Notwendigkeit hervorgehoben, dass den Landwirten das Recht gewährt wird, Kleie in kleinen Partien und nicht waggonweise, wie das jetzt stattfinden muss, zu versenden. Kleie, die ein vorzügliches Viehfutter darstellt, wird jetzt in grossen Quantitäten ins Ausland versandt, gelangt dagegen im Inlande nicht in ausgiebiger Weise zur Verwendung, was hauptsächlich auf den hohen Transporttarif, sowie auf die Unmöglichkeit, sie in kleineren Partien als waggonweise zu befördern, zurückzuführen ist. — Der Konseil hat sich auch an das Ackerbauministerium mit der Bitte um Unterstützung seines Gesuches gewandt. [„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2306	k. k. österr. Staatsbahnen		Kieselsteine aus Flüssen und Sandgruben	Bransdorf	Troppau K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 10. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	25	14	11	im Kartierungswege		In diese Publikation ist die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 66 vom 11. Juni 1903 unter fortl. Nr. 1463 verlautbarte Frachtermässigung einbezogen, und ist daher letztere Verlautbarung als gegenstandslos zu betrachten
				Jägerndorf					20	12	8			
				Kreuzendorf					15	12	3			
				Skrochowitz-Braunsdorf					15	12	3			
2307	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken bis zu 6 m Länge der Pos. H—20 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Oleszyce	Dombrau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901, bezw. Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 101		im Kartierungswege (Siehe auch Rubrik 14)		Nebenstehend angeführte Frachtsätze finden beim Bezuge der betreffenden Sendungen durch eine Grube im Kartierungswege Anwendung; beim Bezuge solcher Transporte in den genannten Grubenstationen durch einen Zwischenhändler finden dagegen diese Frachtsätze im Rückvergütungswege Anwendung, wenn innerhalb sechs Monaten vom Tage der Auflieferung der Sendungen der Nachweis erbracht wird, dass die betreffenden Transporte an eine Grube abgegeben wurden
					Hruschau					93				
					Mähr.-Ostrau					93				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2308	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	der Serien 1—3 (Getreide etc.) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Székelyfalu-Burszentgyörgy	sämtlichen Tarifstationen	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 20. August 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 11 Ctms. für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Nagy-Lévárd		Im Kartierungswege		Die Station Székelyfalu-Burszentgyörgy rangiert in die Gruppe 3 der Reexpeditionstabelle
2309	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut der Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil III, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Die Station Schlackenwerth rangiert in die Reexpeditionsgruppe 2

Von	Bis zum Schnittpunkte		Nach
	I	II	Lindau transit
	Centimes für 100 kg		
	Serie 1—3		
Schlackenwerth	261	235	235

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2310	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	der Serie 1 (Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz) der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	sämtlichen Tarifstationen	Gross-Wabern / Bern-Weissenbühl	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarife, Teil III, Hefte 1, 3 und 4, vom 1. Februar 1898, und Teil III, Heft 2, vom 20. August 1902 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 2 Centimes für 100 kg | 1 Centime für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Bern		Im Kartierungswege		Die Stationen Bern-Weissenbühl und Gross-Wabern rangieren in die Reexpeditionsgruppe VIII
2311	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut der Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Olmütz-Hodolein Olmütz (St.B.) für Sendungen solcher Etablissements, welche mit diesen Stationen in Schienenverbindung stehen	sämtlichen Tarifstationen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil III, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Dieselben Frachtsätze wie im Verkehre mit Olmütz St.E.G. und K.F.N.B.		Im Kartierungswege		Die Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz (St.B.) rangieren in die Gruppe 32 der Reexpeditionstabelle
2312	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Kleinmünchen	allen Tarifstationen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil III, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 2 Centimes für 100 kg an die Frachtsätze für Linz		Im Kartierungswege		Die Station Kleinmünchen rangiert in die Reexpeditionsgruppe B

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2313	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bischoflack	allen Tarifstationen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 3 Centimes für 100 kg an die Frachtsätze für Krainburg		Im Kartierungswege		Die Station Bischoflack rangiert in die Reexpeditionsgruppe E
2314	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	sämtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen österreichischen Stationen	Oberburg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung von Petroleum etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 5 Centimes an die bestehenden Frachtsätze für Burgdorf		Im Kartierungswege		
					Schüpfheim					30 Centimes an die bestehenden Frachtsätze für Malters				
					Signau					66 Centimes an die bestehenden Frachtsätze für Malters				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2315	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz der Serie II, laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif, Teil IV, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Die Stationen Haag, Mauer-Oehling und St. Peter-Seitenstetten fallen in die Reexpeditionsgruppe L, die Stationen Kienberg-Gaming und Scheibbs in die Reexpeditionsgruppe O

Nach	Von Haag	Von Kienberg-Gaming	Von Mauer-Oehling	Von St. Peter-Seitenstetten	Von Scheibbs
	Centimes für 100 kg				
Bregenz transit	158	171	158	158	169
Buchs (Rheintal) transit . . .	153	168	153	153	166
Lindau transit	158	171	158	158	169
St. Margrethen transit	158	173	160	160	169

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2316	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen, Koks und Briquettes	Paredl, Maria-Raschitz (Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft)	sämtlichen Tarifstationen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil VI des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1892	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die für Brüx gültigen Frachtsätze erhöht um 0·7 Centimes für 100 kg	Die für Brüx gültigen Frachtsätze erhöht um 1·4 Centimes für 100 kg	Im Kartierungswege		
				Smečna-Sternberg (Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn)						Die für Duby gültigen Frachtsätze				
				Deutsch-Kralupp (Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn)						Die für Tuschmitz gültigen Frachtsätze				
				Neudau, Dallwitz (Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn)						Die für Chodau gültigen Frachtsätze erhöht um 7·3 Centimes für 100 kg	Die für Chodau gültigen Frachtsätze erhöht um 5·6 Centimes für 100 kg			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg					
2317	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Wein und leere Fässer 1. Wein bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg in Kisten, 2. " " " " " " 5.000 kg in Fässern, 3. " " " von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen, 4. " " " " " 10.000 kg 5. leer zurückgehende Fässer in jedem Gewichte	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil V, 1. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1890	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach	Schnitt-Tariftabelle, Abteilung B*) Seite 24 des Tarifes, Centimes für 100 kg				Seite 44 des Tarifes, Centimes für 100 kg
		ad 1	ad 2	ad 3	ad 4	ad 5
den in den Tarif, Teil V, 1. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1890 einbezogenen österreichisch. Stationen	Küsnacht (Zürich)	193	157	150	138	79
	Männedorf	170	141	135	125	71
	Stäfa	165	137	131	122	69
	Uetikon	170	142	136	126	71
	Zürich-Tiefenbrunnen	200	163	155	143	82
und umgekehrt						

*) Die Frachtsätze der Schnitt-Tariftabelle, Abteilung A, sind aus dem vorstehend bezeichneten Tarife zu entnehmen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2318	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kleesaaten, auch Esparsettensaat und Luzernenkleesaat	Nimburg (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Romanshorn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. XVIII, Serie 1)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 477 Centimes ad b) 444 „		Im Kartierungswege		
2319	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kartoffel (Erdäpfel)		Lindau transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. XX)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes		Im Kartierungswege		
				Falkenau a. d. Eger						138				
				Kaaden-Brunnersdorf						166				
				Karlsbad B.E.B.						150				
				Königsberg a. d. Eger						131				
				Komotau B.E.B.						169				
				Schlackenwerth						155				
				Wickwitz						157				
2320	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Glaubersalz	Uetikon	Helenenschacht für Sendungen an die Etablissements, welche mit dieser Station in direkter Schienenverbindung stehen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es besteht kein direkter Frachtsatz	209 Centimes		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2321	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schwefeläther des Ausnahmetarifes Nr. XIII des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aussig (A.T.E.)	Brugg Glattbrugg Killwangen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes ad a) b) 693 613 684 607 703 624		Im Kartierungswege		
2322	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kartoffel (Erdäpfel)	Böhmisch-Leipa (A.T.E. und B.N.B.) Drum Neugarten Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.)	a) Lindau transit b) Romanshorn c) Zürich (Hauptbahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. XX)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 177 Centimes ad b) 195 " ad c) 219 "		Im Kartierungswege		
2323	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Siehe untenstehende Tabelle			Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, bezw. Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901, bezw. vom 1. Oktober 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von oder nach	Derendingen				
	Eilgut	Stückgutklassen 1	2	3	Ausnahmetarif Nr. XIII (für Sendungen von 5000 kg)
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes				
Jägerndorf	2506	1157	—	—	1020
Bielitz	2437	1217	—	—	1086
Biala	2441	1221	—	—	1090
Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)	2397	1259	1130	1059	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2324	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**der Stückgutklasse 1**	**Böhmisch-Trübau** oder umgekehrt	**Richterswil**	**Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	Centimes 1032		**Im Kartierungswege**		
					St. Imier					1162				
					Le Locle loko					1210				
2325	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**der Serie 2 des Ausnahmetarifes II des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**Altkladno**	**Biel (Bienne)**	**Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**ad a) 518 Centimes ad b) 334 »**		**Im Kartierungswege**		
					Mett-Bözingen					**ad a) 515 Centimes ad b) 331 »**				
2326	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**Kohlen, mineralische**	**Breitenschützing**	**Ottensheim**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Lokalgütertarif**	Heller pro Tonne: 430	270	160	**Im Kartierungswege**		**Die Abfuhr dieser Transporte hat von Ottensheim mittels Strassenfuhrwerk nach Wilhering zu erfolgen**
				Brüx (St.B.) und (A.T.B.)				**Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.K.B., B.E.B., k.k.St.B. und Lokalbahn Swolenowes-Smečna, gültig vom 1. Jänner 1902**	1190	1070	120			
				Ladowitz					1200	1080	120			
				Dux					1200	1080	120			
				Franz Josef-Stollen					1268	1108	160			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2327	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Schnittholz der Pos. H—18/c, Ziffer 1 und 2, der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Siehe untenstehende Tabelle		Bei Aufgabe als Frachtgut mit direkten, nach einer der untenstehend genannten Stationen lautenden Frachtbriefen, in welchen vom Absender die Abfertigung nach Bodenbach/Tetschen transit zu den ermässigten Kartierungsfrachtsätzen ausdrücklich vorzuschreiben ist. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen der in der Rubrik 8 genannten Tarife	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		Hierdurch wird die Publikation in Nr. 7 dieses Blattes vom 15. Jänner 1903, fortl. Nr. 482, aufgehoben und ersetzt

Von	Nach	pro 100 kg in Mark
Alt-Sandec	**Bodenbach St.E.G. transit / Tetschen Oe.N.W.B. transit** für Sendungen nach den Stationen der Linien Enschede—Gronau—Münster—Hamm—Soest—Lippstadt—Altenbecken—Warburg—Carlshafen—Cassel—Münden—Göttingen—Eichenberg—Leinefelde—Silberhausen—Gotha—Erfurt—Weimar—Jena—Saalfeld der Direktionsbezirke Münster, Cassel, Erfurt und den südlich davon gelegenen Stationen dieser Direktionsbezirke, ausgenommen Meiningen, Ritschenhausen, Lichtenfels und Probstzella; ferner nach Stationen der Linien Landesgrenze bei Dalheim—Rheydt—München-Gladbach—Hochneukirch—Grevenbroich—Neuss und den nördlich hiervon gelegenen Stationen des Direktionsbezirkes Cöln, sowie nach Stationen der Linien Rheydt—Geilenkirchen, Lindern—Hainsberg, Hochneukirch—Ameln, Grevenbroich—Bedburg und Neuss—Dormagen dieses Direktionsbezirkes; dann nach Stationen der Linien Sterbfritz—Elm—Bebra, Fulda—Bronzell—Gersfeld, Fulda—Bieberstein—Tann, Fulda—Burg- und Nieder-Gemünden—Schweinsberg—Kirchhain, Lauterbach—Grebenhain-Crainfeld und Salzschlirf—Schlitz des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M.; nach sämtlichen Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen, ausgenommen die Stationen der Linien Niederschelden—Betzdorf, Kirchen—Freudenberg, Ehreshofen—Siegburg und Mühlheim a. Rh.—Bensburg—Immekeppel des Direktionsbezirkes Elberfeld und nach den Stationen der Niederländischen Eisenbahnen bei Instradierung über die Grenzübergangspunkte Cleve, Goch, Venlo, Emmerich und Winterswyk. **Insoweit im Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina nach Stationen des vorbezeichneten Gebietes direkte ermässigte Frachtsätze bestehen, haben die in der Rubrik 10 angeführten Frachtsätze keine Gültigkeit**	1·65
Bednarów		1·72
Bogdanówka-Kamionka		1·80
Bolechów		1·65
Borki wielkie		1·76
Borysław		1·65
Brody		1·67
Buczacz		1·84
Chodorów		1·65
Czernowitz		1·84
Czortków		1·84
Dolina		1·65
Drohobycz		1·65
Hadikfalva		1·84
Hatna		1·84
Hliboka		1·84
Itzkany		1·94
Jaslo		1·65
Kalusz		1·69
Kolomea		1·83
Komancza		1·65
Kopyczynce		1·84
Krasne		1·65
Krechowice		1·67
Kroscienko		1·65
Lawoczne		1·69
Lemberg		1·65
Lemberg-Podzamcze		1·65
Lisko-Łukawica		1·65
Lubience		1·65
Lupków		1·65
Maxymówka		1·79
Mikuliczyn		1·84
Morszyn		1·65
Nadworna		1·80
Nepolokoutz		1·84
Neu-Lupkow		1·65
Ottynia		1·78
Ozydów		1·65
Podwołoczyska		1·82
Posada-Chyrowska		1·65
Przemyśl		1·65
Rawa ruska		1·65
Rytro		1·65
Sambor		1·65
Skole		1·65
Stanislau		1·74
Starzawa		1·65
Stryj		1·65
Synowodzko-wyzne		1·65
Tarnopol		1·74
Tarnowica leśna		1·79
Tartarow		1·84
Tlumacz-Palahicze		1·77
Ustrzyki		1·65
Volksgarten		1·84
Worochta		1·84
Woronienka		1·84
Wygoda		1·74
Zablotce		1·65
Zadwórze		1·65
Zagorz		1·65
Zborów		1·67
Zloczów		1·65

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2328	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Bretter (russischer Herkunft)	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Horgen-Oberdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. Oktober 1901	Direkte Frachtsätze bestehen keine	Centimes 355		Im Kartierungswege		
					Bregenz trs. Lindau trs.			Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach, Teil II, gültig vom 1. September 1901		303				
					Buchs trs.					298				
					St. Margrethen trs.					304				
2329	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holzstoff der Pos. H—16 der Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Freiland-Türnitz (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Granica trans., bezw. Szczakowa trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch - Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Direkter Frachtsatz besteht nicht	148 Heller		Im Kartierungswege		
2330	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Koks	Staab	Mariaschein	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	710 Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2331	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schiefer	Bautsch	Olmütz loko und transito	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang zum Lokalgütertarife für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1904	Heller 55	Heller 51	Heller 4	Im Kartierungswege		
				Tschirm					52	48	4			
2332	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen Eisenbahn Wien-Aspang	Kupfer der Pos. K—34 a, Messing aus der Pos. M—17 a } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Simmering (E.W.A.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife und Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Direkter Frachtsatz besteht nicht	433 Heller inkl. Mgb.		Im Kartierungswege		
2333	**Südbahn-Gesellschaft**	Eisenbahn Wien-Aspang	Wein in Fässern und Kisten aus der Pos. W—10 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Triest	Simmering (E.W.A.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Die Instradierung hat via Wr. Neustadt—Biedermannsdorf zu erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife und Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1 und 2, bezw. Anhänge hierzu	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 224		Im Kartierungswege		
				Fiume						231 bei Fiume inkl. ungar. Steuer				

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 126. **Wien, 31. Oktober 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 13. Oktober 1903,*) betreffend die Errichtung einer Expositur des Hauptzollamtes in Triest am Fusse des in das Triester Freigebiet einbezogenen Molo IV.

Anlässlich der mit 1. September 1903 durchgeführten Einbeziehung des Molo IV in das Freigebiet von Triest wurde bei den neuen Zolltoren am Fusse des Molo IV eine mit der Ordnungsnummer 1 bezeichnete Expositur des Hauptzollamtes in Triest errichtet, welche ihre Tätigkeit bereits begonnen hat.

Böhm m. p. **Call** m. p.

Eröffnung der Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelbahn).

Am 19. Oktober 1903 wurde die mit elektrischer Kraft betriebene Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelbahn) mit den Stationen St. Anton und Mendel und der Personenhaltestelle Salegg dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen St. Anton und Mendel für den Personen-, Gepäcks- und Gepäcksgüterverkehr und die Personenhaltestelle Salegg für den Personenverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

*) Enthalten in dem am 27. Oktober 1903 ausgegebenen XCIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 209.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn Bludenz-Schruns (Montafonbahn). (Vorlage der Detailprojekte für die Varianten in den Teilstrecken km 3·1 bis km 4·8/9, km 8 3/4 bis km 8·7/8 und km 12·3/4 bis km 12·9/10; Anordnung der Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Oktober die von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck namens der Konzessionswerber der Montafonbahn vorgelegten Detailprojekte für die Varianten in den Teilstrecken km 3·1 bis km 4·8/9, km 8·3/4 bis km 8·7/8 und km 12·3/4 bis km 12·9/10 der normalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Lokalbahn von Bludenz nach Schruns (Montafonbahn) geeignet befunden, den diesbezüglichen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Die k. k. Statthalterei in Innsbruck wurde daher beauftragt, bezüglich der vorgenannten Variantenprojekte die Stationskommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 44.590.]

Schmalspurige Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau. (Genehmigung des Projektes für die Herstellung eines in Baukilometer 3·6/7 abzweigenden, ungefähr 170 m langen Geleises.) Das k. k. Eisenbahnministeriums hat unterm 16. Oktober das von der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorgelegte Projekt für die Herstellung eines in Baukilometer 3·6/7 der im Bau befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau abzweigende und für die Abwicklung des Personenverkehres auf dieser Lokalbahn bestimmten, ungefähr 170 m langen Geleises im Gebiete der Gemeinde Hruschau zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 41.277.]

Normalspurige Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. (Anberaumung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Oktober die Vornahme der staatlichen Kollaudierung der Teilstrecke km 0·0 bis km 6·8 der normalspurigen Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka und anschliessend daran die Superkollaudierung dieser Bahnlinie für den 3. November und die folgenden Tage anberaumt.
[E.-M.-Z. 45.336.]

Kleinbahn vom Bahnhofe Oderberg zur Stadt Oderberg. (Anberaumung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. Oktober die Vornahme der staatlichen Kollaudierung bezüglich der baulichen Herstellungen der mit 0·76 m Spurweite ausgeführten Kleinbahn mit teilweiser Strassenbenützung vom Bahnhofe Oderberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Oderberg für den 10. November anberaumt.
[E.-M.-Z. 41.619.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Eröffnung der Personenhalte- und Ladestelle Wischkowa.) Am 1. November wird die zwischen den Stationen Postelberg und Potscherad in km 218·864 der Linie Pilsen—Dux gelegene Personenhalte- und Verladestelle Wischkowa für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

— (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Eröffnung der Haltestelle Lohof.) Am 1. November wird die zwischen der Station Theusing und der Halte- und Verladestelle Schmidles in km 67·327 der Linie Rakonitz—Petschau gelegene Haltestelle Lohof für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate September 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	Im Verkehr gesetzte Züge (Anzahl)				Verspätungen in den Endstationen (Anzahl)					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch (Anzahl der Veranlassungen)									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oester. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien	710	17653	1020	19383	34	84	5	123	0·6	116	1	16	.	.	.	.	1	18	6
" Linz	493	4645	693	5831	17	11	.	28	0·5	26	.	2	.	1	.	.	1	.	2
" Innsbruck	765	2500	150	3415	54	62	1	117	0·0	65	.	7	.	.	.	45	.	.	4
" Villach	120	2720	1750	4590	29	112	12	153	3·3	126	.	23	.	17	.	.	.	.	.
" Triest	64	931	218	1213	23	21	4	48	4·0	35	.	9	.	.	.	1	1	2	2
" Pilsen	555	2498	4340	7393	8	28	31	67	0·9	80	1	76	.	.	.	.	.	1	10
" Prag	211	3321	4798	8330	24	87	48	159	1·9	102	1	54	.	.	.	.	2	.	13
" Olmütz	60	1832	3692	5584	.	4	1	5	0·1	4	.	.	.	.	.	1	.	.	3
" Krakau	90	1470	360	1920	1	32	6	39	2·0	32	.	7	.	2	.	.	1	.	3
" Lemberg	60	1596	244	1900	6	19	.	25	1·3	45	.	18	.	.	.	.	.	.	25
" Stanislau	150	1050	2790	3990	6	44	3	53	1·3	28	.	25	.	.	.	.	.	.	8
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60	1034	574	1668	4	22	.	26	1·6	29	3	36	.	.	.	.	.	.	4
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	210	1306	1283	2799	13	28	.	41	1·5	54	3	59	.	10	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	331	920	1717	2968	5	3	.	8	0·3	8	.	4	.	.	.	.	.	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1107	93	1200	.	6	.	6	0·5	1	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	525	30	555	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	781	5320	5038	11139	49	86	1	136	1·2	101	13	12	3	7	.	.	.	.	33
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	702	.	762	.	4	.	4	0·5	2	.	2	.	.	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	195	60	255	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	512	6071	120	6703	26	30	1	57	0·9	53	.	28	.	2	.	.	4	.	20
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	780	5990	3810	10580	67	75	10	152	1·4	107	1	90	.	55	.	.	3	.	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	348	50	398	.	3	.	3	0·8	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1126	8924	120	10170	197	166	.	363	3·6	199	10	182	.	70	.	.	.	1	19
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2020	30	2050	.	7	.	7	0·3	9	.	.	.	.	.	.	.	.	7
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	540	.	540	.	2	.	2	0·4	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.

Ausweis

über die

im III. Quartale 1903 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österr. Staatsbahnen	**I. Neu eröffnet.** **Haltestellen:** Böhmisch-Schützendorf zwischen der Station Frauenthal und der Personenhaltestelle Uttendorf-Hesov gelegen der Linie Deutschbrod—Saar	1. Juli 1903	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren nach dem Lokaltarife. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Welletschin-Pastuchowitz zwischen den Stationen Scheles und Pladen gelegen der Linie Pilsen—Dux	5. Juli 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren ab der Haltestelle. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Łowczów zwischen den Stationen Łowczówek-Plesna und Tuchów gelegen der Linie Tarnów—Orló	10. Juli 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die beschränkte Stückgutaufgabe	Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Taus Stadt zwischen den Stationen Taus und Böhmisch-Kubitzen-Vollmau gelegen der Linie Pilsen—Furth i. W.	15. Juli 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren ab der Haltestelle. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Dubau zwischen den Personenhaltestellen Krešein und Libochowitz Stadt gelegen der Linie Laun—Libochowitz	15. Juli 1903	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Gebührenberechnung nach dem Lokaltarife. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Kulparków zwischen den Stationen Lemberg und Sichów gelegen der Linie Lemberg—Itzkany	1. August 1903	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Gebührenberechnung nach der kilometrischen Entfernung
	Wyczołki zwischen den Stationen Korościatyn und Monasterzyska gelegen der Linie Stanislau—Husiatyn	10. September 1903	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Die Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes erfolgt bis auf weiteres im Nachzahlungswege
	Station: Lagerhaus S. & W. Hoffmann Wien D.U.B. zwischen Wien-Brigittenau und Wien Donauuferbahnhof gelegen der Linie Nussdorf—Kaiser-Ebersdorf	15. September 1903	Für Eil-Frachtgutverkehr	Die Expeditsstelle liegt bei dem Industriegeleise der Firma S. & W. Hoffmann. Der Anschluss dieses Geleises an die kurrente Strecke ist in km 2·810 und km 3·199
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft	**Haltestellen:** Schwarzindien zwischen den Stationen St. Lorenz und Mondsee der Linie St. Lorenz—Mondsee	30. August 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Abfertigung findet im Zuge durch den Zugsführer statt

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neueröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	Neu-Aspern zwischen Hirschstetten und Aspern	27. Juli 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr. Für Zivil und Militär.	Berechnung der Gebühren für Personen und Gepäck wie für die Station Aspern
k. k. österr. Staatsbahnen	**II. Geänderte Abfertigungsbefugnisse.** **Station:** Ullitz-Pleschnitz zwischen den Stationen Tuschkau-Kosolup und Neuhof gelegen der Linie Wien—Eger	1. Juli 1903	Für den Gesamtverkehr (Fuhrwerke ausgeschlossen)	War bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet. Die Berechnung der Gebühren ab der Station Ullitz-Pleschnitz
	Haltestellen: Polanka-Karol zwischen den Stationen Jedlicze und Krosno gelegen der Linie Stróże—Neu-Zagórz	1. August 1903	Für beschränkte Stückgüteraufgabe	War früher für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet
	Eisenau zwischen den Stationen Wama und Kimpolung gelegen der Linie Hatna—Dorna Watra	1. August 1903	Für den Personen-, Gepäcks-, Frachtgutverkehr und Hornvieh in Wagenladungen, Abgabe von Biersendungen, Aufgabe von leeren Bierfässern als Eil- und Frachtstückgut. Die Biersendungen müssen in der Aufgabestation frankiert sein	War früher für den Personen-, Gepäcks- und Frachtgutverkehr und Hornvieh in Wagenladungen eingerichtet
	Station: Keblau zwischen den Personenhaltestellen Borovsko und Sedumpan der Linie Beneschau—Unter-Kralowitz	15. September 1903	Für den Gesamtverkehr	War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet, weil die Zufahrtsstrasse nicht fertig war
Südbahn-Gesellschaft	**Haltestellen:** St. Jodok zwischen den Stationen Steinach und Gries gelegen der Linie Kufstein—Ala	20. Juli 1903	Für die Ausgabe von Fahrkarten, Abfertigung von Reisegepäck und Hunden, ferner für den Gepäcksgutdienst im Nachzahlungswege	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Südbahn-Personentarifes, Teil II, Heft 1 und 2, bezw. des Lokalgütertarifes, Teil II
k. k. österr. Staatsbahnen	Ranigsdorf zwischen der Station Mähr.-Trübau und der Personenhaltestelle Rostitz gelegen der Lokalbahn Triebitz-Prossnitz	1. August 1903	Die Fahrkarten-Ausgabestellen wurden geschlossen. Die Fahrkarten-Ausgabe findet durch den Kondukteur im Zuge statt	
	Netz zwischen den Stationen Kornitz und Džbell-Jessenetz gelegen der Lokalbahn Triebitz-Prossnitz			
	Stangendorf zwischen der Personenhaltestelle Zwittau Stadt und der Station Blumenau gelegen der Lokalbahn Zwittau-Skutsch			

Nachtrag per II. Quartal 1903 (Verordnungs-Blatt Nr. 87 ex 1903).

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Südbahn-Gesellschaft	**Geänderte Abfertigungsbefugnisse.**	15. Juni 1903	Einführung des Gepäcksgutdienstes von und des Expeditsdienstes nach den angeführten Haltestellen	
	Haltestellen:			
	Abtissendorf			
	Berg			
	Bivio			
	Brezovic			
	Duino-Sistiana			
	Franzensfeste Militär-Haltestelle			
	Gösting			
	Gradiska-Sdraussina			
	Gross-Sonntag			
	Guttenstein-Streiteben			
	Kardaun			
	Katzelsdorf			
	Klagenfurt-Lend			
	Küb			
	Langkampfen			
	Lembach			
	Lendorf			
	Margreid			
	Markt Paternion			
	Markt Sachsenburg			
	Militär-Schwimmschule (Klagenfurt)			
	Miramare			
	Opčina			
	Pflersch			
	Planina			
	Presser			
	Rückersdorf			
	Rum			
	Santa Croce			
	St. Laurenzen			
	Schlöglmühl			
	Seebach			
	Serravalle			
	Stans bei Schwaz			
	Steg			
	Steinfeld im Drautale			
	Sternthal			
	Töschling			
	Voldersbaumkirchen			
	Zillerthal			
	Inzersdorf Personen-Haltestelle			
	Unter-Eggendorf			
	Hafning			
	Gaisfeld			
	Oisnitz			
	St. Martin-Welsberg			
	Wettmannstetten			
	Pietrowitsch			

Ausland.

Russland. (Vermessung des Grossviehs für den Eisenbahntransport.) Der „O. T.-R." zufolge ordnete der Minister der Kommunikationen an, dass, nachdem bei Grossviehtransporten oftmals Meinungsverschiedenheiten darüber vorkommen, zu welcher Kategorie das zur Beförderung gebrachte Hornvieh gerechnet werden soll, in Hinkunft sämtliche Staats- und Privatbahnen beim Empfange von Grossvieh auf den Stationen statt des Zentimeterbandes obligatorisch eine anderweitige unelastische Vorrichtung, bezw. den vom Ingenieur Mechaniker Rykowskow konstruierten, diesem Zwecke dienenden Apparat bei Vermessung jeder Partie von nicht weniger als 8 Stück anzuwenden haben.

— (Frachtwaggons mit einer Tragfähigkeit von 1500 Pud.) Nachdem im Verkehrsministerium die Frage angeregt worden war, ein Preisausschreiben für den besten Typus eines geschlossenen Frachtwaggons mit einer Tragfähigkeit von 1500 Pud zu erlassen, wurde diese Frage einer aus Eisenbahningenieuren bestehenden Kommission zur Begutachtung übergeben. Diese Kommission hat sich nun dahin geäussert, dass bei der Konstruktion solcher Waggons folgende Bedingungen einzuhalten wären: 1. Bei den Waggons genannter Tragfähigkeit muss ein günstigeres Verhältnis zwischen der Tragfähigkeit und dem Eigengewichte erzielt werden, als es bei den jetzigen Waggontypen stattfindet; 2. die Waggons müssen für den Transport solcher Massenartikel berechnet sein, welche die volle Ausnützung der Tragfähigkeit gestatten, z. B. Getreide, Salz, Steinkohle, Steine, Erz, Flussspat, Kalk, Brennholz u. s. w.; 3. die Konstruktion muss die Möglichkeit des Schwundes bei Frachten in loser Schüttung ausschliessen, und 4. es muss auf die Konstruktion der Verschlussvorrichtungen der Wagenluken besondere Aufmerksamkeit gerichtet werden.

Amerika. (Die panamerikanische Eisenbahn.) Dem „J. d. T." zufolge tritt das Projekt der panamerikanischen

Eisenbahn nunmehr in das Stadium der Ausführung. Am 24. August hat sich in Guthrie (Oklahoma) die panamerikanische Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Betriebskapitale von Frcs. 1.258,000.000 gebildet. Die projektierte Linie wird von Port Nelson in der Richtung nach der Hudsonsbai ausgehen, sich gegen Winnipeg wenden, dann Dakota, Nebraska, Kansas, Oklahoma, Texas, Columbien, Eguador, Peru und die Argentinische Republik durchschneiden und in Buenos-Aires abschliessen. Diese zentrale Linie wird auch Zweiglinien nach Rio de Janeiro und Valparaiso erhalten und eine Länge von 17.000 km besitzen. Die Linie muss jedoch nicht vollständig neu hergestellt werden, da die panamerikanische Eisenbahn die auf ihrer Spur schon vorhandenen Schienenstrecken benützen wird, welche nahezu die Hälfte der Anlage repräsentieren. Der Bau der noch fehlenden Bahnstrecken wird ungefähr eine Milliarde kosten und soll in acht Jahren zu Ende geführt sein.

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im November 1903.)

Im Monate November 1903 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	November
Liverpool[1])	„Athenian“	1—10
London[1])	„Syria“	1—10
Lissabon, Antwerpen	„Matlekovits“	1—10
Antwerpen, Rotterdam	„Balaton“	1—10
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos *	„Kolozsvár“	10
Liverpool	„Tyria“ (C. L.)	10—20
London, Bristol	„Zichy“	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Volturno“	10—20
Rouen *	„Kálmán király“	15—25
Liverpool [1])	„Flaminian“	15—25
Hamburg [1])	„Byzanz“	15—25
London [1])	„Murillo“	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Douro“	20—30
Grimsby, Leith	„Nagy Lajos“	20—30
Glasgow *	„Tibor“	20—30
Bordeaux *	„Jokai“	20—30
London	„Báthori“	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„Széll Kálmán“	25/XI-5/XII
Rouen	„B. Kemény“	25/XI-5/XII
Liverpool	„Pavia“ (C. L.)	25/XI-5/XII
London [1])	„Jago“	25/XI-5/XII

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	November
Liverpool [1])	Fiume	„Flamian“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„	„Douro“	1—10
Grimsby	„	„Szent István“	5—15
Leith	„	„Petőfi“	10—20
Rouen	„	„Stefánia“	10—20
London [1])	„	„Oria“	10—20
Liverpool	„	„Brescia“ (C. L.)	10—20
Hamburg [1])	„	„Lusitania“	15—25
London	„	„Széchényi“	15—25
Liverpool [1])	„	„Falernian“	15—25
Hull, Newcastle o/T	„	„Clio“	20—30
Rotterdam	„	„Arad“	20—30
Bordeaux	„	„Baross“	20—30
Glasgow	„	„Szeged“	20—30
Liverpool	„	„Cypria“ (C. L.)	20—30
London [1])	„	„Kolpino“	20—30
Rotterdam	„	„Balaton“	25/XI-5/XII
Antwerpen	„	„Matlekovits“	25/XI-5/XII
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Duna“	25/XI-5/XII

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie FIUME—SPANIEN.

Ab Fiume: „Lederer Sándor“ am 5., „Kassa“ am 16., „Zrinyi“ am 23., „Mátyás király“ am 30. November.

Ab Valencia: „Zrinyi“ am 4., „Mátyás király“ am 11., „Rákóczy“ am 18., „Lederer Sándor“ am 25. November.

B) Linie FIUME—MARSEILLE.

Ab Fiume: „Szent László“ am 11., „Andrassy“ am 18., „Szápáry“ am 25. November.

Ab Marseille: „Szent László“ am 25. November.

Oesterreichischer Llyod.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 28. Oktober bis 3. November 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

28. Oktob., *) am 8½ Uhr früh (Metkovich A),
Dampfer „Metcovich“, Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

29. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

30. „ *) am 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Thetis“, Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

31. Oktob., *) am 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Almissa“, Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

3. Novbr., *) am 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda“, Kapitän G. Porzia,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

28. Oktober, Dampfer „Leda“, Kapitän G. Porzia, zu Mittag,
29. „ Dampfer „Venus“, Kapitän N. Tomanovich } um Mitternacht.
2. Novber., Dampfer „Venus“, Kapitän N. Tomanovich } um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

29. Oktober, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia“, Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

29. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Aglaja“, Kapitän B. Bednarz,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta. Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Konstantinopel.

30. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Dalmatia“, Kapitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

1. Novber., um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Salzburg“, Kapitän E. Radeglia,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

3. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Styria“, Kapitän G. Burgstaller,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

Ostindien, China und Japan.

3. Novber., um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**)
Dampfer „Imperator“, Kapitän F. Mosca,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest-Kobe),
Dampfer „Vindobona“, Kapitän B. Cobol,
[von Fiume†) am 1. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Maria Valerie“, Kapitän P. Berberovich,
[von Fiume†) am 8. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

18. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest-Shanghai),
Dampfer „Marq. Bacquehem“, Kapitän T. Rassevich,
[von Fiume†) am 14. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aeden, Bombay, Singapore, Hongkong und Shanghai.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.
(Tarif, Teil II, Heft 1.)

Einführung direkter Frachtsätze für leere, gebrauchte Säcke in Wagenladungen à 10.000 kg im Verkehre mit den Prager Bahnhöfen und Vororten.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1903 bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1904, gelangen für leere, gebrauchte Säcke bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen in nachstehenden Relationen die folgenden direkten Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Nach und von	Eigentumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig				
		Bremen *) (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Hamburg B.*) Wilhelmsburg	Stettin *)	Warnemünde	anderen deutschen Hafenstationen
Bubentsch Bubna Lieben Prag	St.E.G. St.E.G. Oe.N.W.B., St.E.G. B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.	190	183	147	173	Die direkten Frachtsätze sind auf Grund der im Verbandstarife, Teil II, Heft 1, auf Seite 20 und 21, bezw. im Nachtrage II zu diesem Tarife auf Seite 6 für den Spezialtarif III angeführten Zuschlags-, bezw. Abzugsbeträge zu ermitteln
Prag (Bubna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow)	B.E.B. B.E.B. B.E.B.	190	183	—	—	
Prag (St.B.) trans. **) Smichov Wysočan	k.k.St.B. k.k.St.B. B.N.B., Oe.N.W.B.	190	183	147	173	

*) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9, bezw. 11, des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1.
**) Siehe Vorbemerkung auf Seite 13 des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1.

Wien, am 22. Oktober 1903. [1057]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und Lagergelderhöhung bei der Abgabe in der Station Wien.

Da sich infolge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr seitens der Parteien grosse Mengen von Gütern in den Magazinen der Station Wien angehäuft haben, da ferner aus den gleichen Gründen ein grosser Mangel an Entladeplätzen für die anlangenden Kohlen- und Kokssendungen eingetreten ist, wodurch die Manipulation auf das Empfindlichste behindert erscheint, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69, Abs. 7, des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung durch das k. k. Eisenbahnministerium, vom 1. November 1903 an bis auf weiteres

1. die lagergeldfreie Abnahmefrist für die in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Frachtgüter, sofern sie nach dem Tarife über 24 Stunden beträgt, sowie für mineralische Kohle und Koks auf zwei Tage herabgesetzt, mit der Massgabe, dass bei den vormittags zur Avisierung gelangenden Gütern der Tag der Avisierung, bei den nachmittags avisierten der folgende Tag, bei den nicht zu avisierenden der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag mitzählt;
2. das nach Ablauf der lagergeldfreien Abnahmefrist zu entrichtende Lagergeld für mineralische Kohle und Koks auf 3 Heller für 100 kg und einen Tag festgesetzt.

Ausser diesem Lagergelde ist gemäss Tarif, Teil I, Abt. B, Abschn. H—XI g, noch ein 10prozentiger Zuschlag zu entrichten.

Wien, im Oktober 1903. [1058]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages IV zum Lokalgütertarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904, bezw. bei Frachterhöhungen vom 1. Februar 1904, tritt zu dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, ein Nachtrag IV in Kraft, welcher Ergänzungen und Berichtigungen, insbesondere aber die am 1. Juni 1903 eingeführten Bestimmungen, betreffend die Frachtberechnung für ledig in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zur Aufgabe gebrachtes lebendes Geflügel, sowie einen Stationstarif für die neue Uebergangsstation Kaaden-Brunnersdorf enthält.

In diesem Nachtrage erscheinen ferner auch die mittels des am 1. Dezember 1903 in Kraft tretenden Nachtrages V zum Gütertarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902, eingeführten Aenderungen der Grundsätze für die Frachtberechnung und des Nebengebührentarifes rücksichtlich des Lokalverkehres mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 durchgeführt.

Exemplare dieses Nachtrages werden zum Preise von 30 Heller abgegeben werden.

Prag, am 27. Oktober 1903. [1059]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages II zum Tarif-Teile II für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen Arnoldstein-Hermagor und Trient-Tezze einerseits und Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn anderseits.

Mit 1. Dezember 1903 tritt der Nachtrag II zu dem obengenannten, vom 1. März 1903 gültigen Tarife in Kraft.

Der Nachtrag enthält:

Aufnahme der Stationen Dalaas, Kematen i. Tirol, Kuchl, Langen, Lend-Gastein, Maishofen und Schladming in die Schnitt-Tariftabelle A mit Teilsätzen für Wein als Stückgut und Emballagen in jedem Gewichte.

Der Nachtrag kann vom 15. November 1903 ab bei den beteiligten Verwaltungen und im Wege der im Tarife genannten Stationen zum Preise von 10 Heller pro Stück käuflich bezogen werden.

Wien, am 27. Oktober 1903. [1060]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Bestimmungen über die Festsetzung der Ladefristen.

Am 15. November 1903 treten für die Festsetzung der Ent- und Beladefristen folgende Bestimmungen in Kraft:

Güter, deren Entladung dem Empfänger obliegt, sind abzunehmen:

a) Wenn die Benachrichtigung vom Eingang und die Bereitstellung des Wagens so erfolgt, dass die Entladefrist spätestens um 9 Uhr vormittags beginnt, und wenn das Gut nach einem Orte abgerollt wird, dessen Mitte nicht mehr als 2 km von der Empfangsstation entfernt ist, im Laufe desselben Tages;
b) in allen anderen Fällen binnen 24 Stunden.

Güter, deren Verladung dem Absender obliegt, sind zu verladen:

a) Wenn das Gut von einem Orte zugerollt wird, dessen Mitte 5 km oder weniger von der Versandstation entfernt ist, binnen sechs Tagesstunden nach der Bereitstellung des Wagens;
b) wenn das Gut von einem Orte zugerollt wird, dessen Mitte mehr als 5 km von der Versandstation entfernt ist, binnen 24 Stunden nach der Bereitstellung des Wagens.

Die Mittagszeit wird in die sechsstündige Beladefrist nicht eingerechnet. Als Mittagszeit hat, soweit nichts anderes bestimmt, die Zeit von 12 bis 1 Uhr zu gelten.

Befinden sich an einem Orte mehrere Güterverkehrsstellen, so bestimmt sich die Ent- und Beladefrist nach der Entfernung derjenigen, die der Mitte des Ortes am nächsten liegt. Für die Berechnung der Entfernungen ist die Mittelbachsche Orts- und Entfernungskarte von Sachsen massgebend. Die Festsetzung besonderer Fristen für Orte, an denen sich Güterverkehrsstellen anderer Eisenbahnverwaltungen befinden, bleibt vorbehalten.

Diese werden durch Aushang in den Güterabfertigungsräumen und durch Veröffentlichung in einem Lokalblatte bekanntgemacht.

Dresden, am 29. Oktober 1903. [1061]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Expresszug St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour.

Zwischen St. Petersburg und Cannes wird via Warschau—Granica—Wien—Leoben—Tarvis—Pontafel in der Wintersaison 1903/04 in beiden Richtungen wöchentlich zweimal ein Expresszug mit direkten Schlafwagen I. Klasse und einem Speisewagen (letzterer nur zwischen St. Petersburg und Granica, ferner zwischen Wien Nordbahnhof und Cannes) verkehren.

Richtung von Cannes nach St. Petersburg:

Abfahrt Cannes jeden Mittwoch und Samstag vom 18. November 1903 angefangen bis inkl. 27. April 1904 um 11 U. 12 M. vorm. Pariser Zeit; Abfahrt Wien Nordbahn jeden Donnerstag und Sonntag vom 19. November 1903 angefangen bis inkl. 28. April 1904 um 8 U. 55 M. abends mitteleuropäische Zeit; Ankunft St. Petersburg jeden Samstag und Dienstag vom 21. November 1903 angefangen bis inkl. 30. April 1904 um 11 U. 45 M. vorm. Petersburger Zeit.

Richtung von St. Petersburg nach Cannes:

Abfahrt St. Petersburg jeden Donnerstag und Sonntag vom 19. November 1903 angefangen bis inkl. 24. April 1904 um 9 U. nachts St. Petersburger Zeit; Ankunft Wien Nordbahnhof jeden Samstag und Dienstag vom 21. November 1903 angefangen bis inkl. 26. April 1904 um 7 U. 30 M. früh mitteleuropäische Zeit; Ankunft in Nizza jeden Sonntag und Mittwoch vom 22. November 1903 angefangen bis inkl. 27. April 1904 um

2 U. 26 M. nachm. Pariser Zeit; Ankunft in Cannes um 3 U. 15 M. nachm. Pariser Zeit.

Reisedauer:

von Wien Nordbahnhof nach St. Petersburg	37 Std.	49 Min.
„ Cannes nach St. Petersburg	70 „	37 „
„ St. Petersburg nach Wien-Nordbahnhof	35 „	31 „
„ St. Petersburg nach Cannes	68 „	11 „

Von Wien Südbahnhof nach Cannes und umgekehrt verkehrt der Expresszug täglich.

Näheres ist aus der affichierten Kundmachung und aus dem Fahrplanplakate der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (gültig vom 1. Oktober 1903) zu entnehmen.

Wien, im Oktober 1903. [1062]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung von Frachtsätzen im Tarife, Teil II, Heft 2.

In dem ab 1. Juli 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 2, werden die nachfolgenden Berichtigungen durchgeführt:

In der auf Seite 23 enthaltenen Schnitt-Tariftabelle A wird der Frachtsatz der Klasse II rücksichtlich der Station Lukavac von 192 Heller auf **196 Heller**;

im Ausnahmetarife 3 auf Seite 36 der für die Relation Laibach—Doboj unter a enthaltene Frachtsatz von 357 Heller auf **457 Heller**

und schliesslich im Ausnahmetarife 18 auf Seite 60 der für die Relation Graz—Donja-Tuzla unter b enthaltene Frachtsatz von 475 Heller auf **473 Heller**, der für die Relation Graz—Sarajevo ebenfalls unter b enthaltene Frachtsatz von 769 Heller auf **767 Heller** berichtigt.

Wien, am 29. Oktober 1903. [1063]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung eines Frachtsatzes.

Auf Seite 40 der deutschen und ungarischen Ausgabe des vom 1. November 1903 gültigen Nachtrages I zu dem Tarife, Teil II, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes ist der Frachtsatz im Verkehre zwischen Batyn und Zellerndorf Oe.N.W.B. von 695 Heller auf **295 Heller** zu berichtigen.

Wien, am 29. Oktober 1903. [1064]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Bahnverwaltungen.

Durchfuhrsabfertigung von leer eingehenden Privatkesselwagen im Begleitscheinverfahren gegen Haftung der Eisenbahn.

Mit bezug auf die Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 23. September 1903, Z. 19.782 ex 1902, betreffend Zollbehandlung von leer eingehenden Privatgüter-, bezw. Spezialgüterwagen (enthalten im Verordnungs-Blatte für den Dienstbereich des k. k. Finanzministeriums für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder vom 3. Oktober 1903, XLVIII. Stück), übernehmen die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen die Haftung für die Durchfuhrsabfertigung im Begleitscheinverfahren der zur Beladung mit inländischen Exportgütern bestimmten, leer eingehenden ausländischen Privatkesselwagen nur nach vorheriger Vereinbarung mit dem Eigentümer oder Mieter.

Wien, am 29. Oktober 1903. [1065]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten österr. Eisenbahn-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Haltestelle Lütjenbrode.) Am 23. Oktober 1903 traten im obgenannten Verbandsgütertarife Entfernungen und Frachtsätze für die an der Kreis Oldenburger Eisenbahn zwischen den Stationen Neukirchen i. Holst. und Heiligenhafen gelegene Haltestelle Lütjenbrode in Kraft. Die Entfernungen und Frachtsätze gelten indes nur für solche Sendungen, die mit direkten Frachtbriefen nach den über Lütjenbrode hinaus gelegenen Stationen der Kleinbahnstrecke Lütgenbrode—Fehmarnsund oder umgekehrt aufgegeben werden. Sprengstoffe sind ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller ad a)	Heller ad b)	Heller ad a)	Heller ad b)	Heller ad a)	Heller ad b)			
2334	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Kaaden-Brunnersdorf	Dassnitz-Maria-Kulm	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	—	88	—	80	—	8	Im Kartierungswege		
					Eger (B.E.B.)				108	108	102	80	6	28			
					Franzensbad (B.E.B.)				107	107	102	80	5	27			
					Königsberg a. d. Eger				—	93	—	80	—	13			
					Tirschnitz (B.E.B.)				103	103	102	80	1	23			
					Zieditz				—	82	—	80	—	2			
					Marienbad (Ma.-K.)				—	Es besteht kein direkter Frachtsatz	—	121	—	—			
2335	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Glaubersalz der Pos. G—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Liesing	Salzburg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz		124 Heller				Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2336	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Gerste	a) Wien b) Korneuburg	Schreckenstein	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Schreckenstein in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sein	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg	Centimes Gold a) 156 b) 152	a) 132 b) 128	a) u. b) 24	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Empfänger lautende Frachtdokumente, welche längstens Ende März 1905 vorzulegen sind	
2337	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Bruch Dux-Liptitz Eisenberg Kosten Littitz Oberleutensdorf Ossegg und Ossegg II Ossegg-Riesenberg Rosenthal-Graupen Teplitz-Waldthor Wiesa-Oberleutensdorf	Lieben St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Tarif	Heller pro Tonne 574 574 574 574 630 574 574 574 590 588 574		Im Kartierungswege		
2338	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Pilsenetz	Landquart Netstall den übrigen im Ausnahmetarife Nr. XXXVI, Serie 1 (s. Rubrik 8) aufgeführten Empfangsstationen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. XXXVI, Serie 1)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Ctms. 187 202 Die gleichen Frachtsätze wie im Verkehre von Tiemoschna		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2339	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	1) Holzschachteln, neue, leere	Taus	Sirnach	ad 1) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad 2) " " " " 10.000 " " " " Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	296 Centimes		Im Kartierungswege		
			2) Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Siehe untenstehende Tabelle						Siehe untenstehende Tabelle				

Nach	Von: Alt-Rohlau	Buchau	Dobrzan	Kaaden-Brunnersdorf	Karlsbad B.E.B.	Karlsbad Zentralbahnhof	Kasnau	Michelob	Nürschan	Ober-Bris	Pilsen	Pilsen-Skodawerke	Petschau	Podersam	Prestitz	Rudig	Staab	Stankau	Tiemoschna	Tuschkau-Kosolup
	Centimes für 100 Kilogramm																			
Wil	198	245	198	208	192	200	204	217	193	202	198	199	206	218	198	217	190	188	202	198
Winkeln	186	233	186	196	180	188	192	205	181	190	186	187	194	206	186	205	178	176	190	186

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Centimes								
									ad a)	ad b)	ad a)	ad b)	ad a)	ad b)			
2340	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Rohglas in rohen Platten	Stankau	Lindau transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3 (Ausnahmetarif Nr. X, Serie 2) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	299	264	251	230	48	34	Im Kartierungswege		Die Frachtsätze im Verkehre mit Lindau transit finden Anwendung: a) Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten
					Basel S.B.B. und Bad. B.				398	—	387	—	11	—			
					Basel-St. Johann				398	—	387	—	11	—			
					Romanshorn				329	294	281	260	48	34			
					Zürich Hauptbahnhof				396	349	370	331	26	18			
					Zürich-Tiefenbrunnen				404	355	373	332	31	23			
					Zürich-Giesshübel				—	—	376	334	—	—			
				Bilin (A.T.E. und k.k.St.B.)	Lindau transit				Es bestehen keine direkten Frachtsätze		344	258					
					Basel S.B.B. und Bad. B.						480	381					
					Basel-St. Johann						480	381					
					Romanshorn						374	288					
					Zürich Hauptbahnhof						463	359					
					Zürich-Tiefenbrunnen						466	360					
					Zürich-Giesshübel						469	362					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2341	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Porzellan (einschliesslich Isoliermaterial und Montagegegenstände aus Porzellan): 1. unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh u. dgl. verladen oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten; 2. in anderer Verpackung	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von nebenstehenden Stationen nach untenstehenden Stationen	Karlsbad B.E.B.				Merkelsgrün			
	ad 1		ad 2		ad 1		ad 2	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Centimes für 100 kg							
Lindau transit	333	242	333	242	363	271	363	271
Baden	—	—	—	—	458	342	471	355
Basel (S.B.B. und Bad. B.) / Basel-St. Johann	424	305	424	305	454	334	454	334
Bern	523	393	578	453	553	422	608	482
Fribourg	554	419	622	493	584	448	652	522
Lausanne	612	468	700	562	642	497	730	591
Romanshorn	363	262	363	262	393	291	393	291
Zürich (Hauptbahnhof)	425	314	449	338	455	343	479	367
Zug	450	334	486	370	480	363	516	399

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2342	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Roheisen (Giesserei-Roheisen)	Königshof		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Ctms.		Im Kartierungswege		*) Der Frachtsatz nach Lindau transit findet Anwendung: 1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter. 2. Auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten
					Lindau transit*)					177				
					Aarau					236				
					Alt-Solothurn					261				
					Arbon					205				
					Baden					226				
					Basel (S.B.B. und Bad.B.)					221				
					Basel-St. Johann					221				
					Bern					277				
					Biel (Bienne)					273				
					Choindez					254				
					Delémont (Delsberg)					251				
					Frauenfeld					223				
					Genève (Genf)					348				
					Gerlafingen					263				
					Konstanz (S.B.B. und Bad.B.)					192				
					Luzern					250				
					Näfels-Mollis					239				
					Neu-Solothurn					260				
					Oerlikon					223				
					Olten					243				
					Romanshorn					195				
					Rohrschach					206				
					Rüti (Zürich)					235				
					St. Gallen					216				
					Schaffhausen (S.B.B. und Bad.B.)					195				
					Steckborn					206				
					Sursee					258				
					Uster					231				
					Winterthur					218				
					Zürich Hauptbahnhof					226				
2343	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art (mit Ausnahme von Glasballons), auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen, oder mit Holz, oder in Geflechten, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose (auch in Bündeln), in Heu, Stroh u. dgl. verladen, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten	Schwaz-Kuttowitz	Zürich (Hauptbahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif Nr. X, Serie 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	322 Centimes		Im Kartierungswege		
			Glas, u. zw.: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas (in rohen Platten, Flussstücken und Stangen), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln, ferner rohe Glastafeln, einschliesslich solcher mit Drahteinlagen (Drahtglas)	a) Bleistadt b) Helenenschacht				Ausnahmetarif Nr. X, Serie 2, des Tarifes, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901		Centimes ad a) / ad b)				
					Lindau trs.					277 / 278				
					Basel (S.B.B. und Bad.B.)					369 / 370				
					Basel-St. Johann					369 / 370				
					Bern					469 / 470				
					Luzern					404 / 405				
					Romanshorn					307 / 308				
					Zürich (H.B.)					373 / 374				

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publikation erfolgt: von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
2344	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Stärke, getrocknete, auch getrocknete Schlammstärke und Stärkemehl (Kartoffelmehl) b) Stärkesyrup, Stärkezucker und Dextrin	Jungbunzlau B.N.B.	Bregenz transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. V)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 269		Im Kartierungswege		Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St Margrethen transit zu lauten
					Buchs transit					269				
					Lindau transit					269				
					St. Margrethen transit					274				
				Swětla †	sämtlichen Tarifstationen					Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 14 Centimes pro 100 kg an die bestehenden bezüglichen Frachtsätze für Deutschbrod				†) Die Frachtsätze für Swětla gelten nur für die in der 4. Rubrik unter a) genannten Artikel

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2345	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Grabkränze aus Glasperlen	Přibram	sämtlichen Tarifstationen	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901		Die Frachtsätze der Stückgutklasse 2		Im Kartierungswege		Die Frachtsätze nach Lindau transit finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten
			Glas, und zwar: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flusstücken und Stangen, Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln, ferner rohe Glastafeln, auch mit Drahteinlage (Drahtglas)	Přibram		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.				Ctms. ad a) b)				
					Lindau transit					316 215				
					Romanshorn					346 245				
					Basel S.B.B. und Bad. B.					452 338				
					Basel-St. Johann					452 338				
2346	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle			Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von Schönpriesen nach	Ausnahmetarif Nr. XV Serie 3	XV Serie 5	XXI Packpapier	
	Wagenladungen von			
	10.000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg			
Lindau transit	204	233	425	283
Basel (S.B.B. und Bad. B.)	244	321	516 *)	365 *)
Basel-St. Johann	244	321	516 *)	365 *)
Romanshorn	222	253	455	303
Schaffhausen (S.B.B. und Bad. B.)	221	286	466 *)	323 *)

*) Nur gültig für Sendungen, welche zum Eingange in die Schweiz verzollt werden und nicht nach deutschen Stationen weitergehen.

Besondere Bemerkungen. Die Frachtsätze nach Lindau transit finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2347	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, gebrannt, lose oder in Säcken	Rakonitz (S.B.B. und k.k.St.B.)		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Der Frachtsatz nach Lindau transit findet nur Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes		Im Kartierungswege		In den Fällen, in welchen im Verkehre mit den binnenschweizerischen Stationen verwendete Wagen von mehr als 10.000 kg Ladegewicht nicht voll ausgenützt sind, wird von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen für die Strecken ab Romanshorn die Differenz zwischen ihrem Frachtanteile für das berechnete Gewicht und demjenigen für das wirklich zur Verladung gelangte Gewicht, das jedoch auf mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen anzusetzen ist, rückvergütet
					Lindau transit					174				
					Basel (S.B.B. und Bad. B.)					199				
					Basel-St. Johann					199				
					Bülach					206				
					Luzern					240				
					Moutier					234				
					Romanshorn					192				
					Schaffhausen (S.B.B. und Bad. B.)					185				
					Sursee					244				
					Wauwil					241				
2348	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Lithophone der Pos. F—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Salzburg (k.k.St.B.)	Aussig (A.T.E.)	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 336 Heller ad b) 310 "		Im Kartierungswege		
					Lemberg					ad a) 791 Heller ad b) 742 "				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2349	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Reis, geschält, auch gemahlen, der Position R—4 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Schreckenstein	den in beifolgender Tabelle genannten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Heller

Von \ Nach	Bielitz	Bochnia	Borysław	Brody	Buczacz	Czernowitz	Czortków	Dembica	Delatyn	Drohobycz	Gródek	Grybów	Hatna	Hliboka	Husiatyn	Itzkany	Jaroslau	Jasło	Kalwarya	Kolomea	Krakau	Krosno	Łańcut	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Lisko-Łukawica	Monasterzyska
Schreckenstein	228	253	383	405	447	460	460	292	441	380	367	302	487	473	476	487	331	321	278	437	229	331	317	377	377	351	441

Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Heller

Von \ Nach	Nepolokoutz	Neu-Sandec	Oświęcim	Podgórze-Bonarka	Podwołoczyska	Posada-Chyrowska	Przemyśl	Rawa ruska	Rohatyn	Rzeszów	Sambor	Saybusch-Żywiec	Skole	Słotwina	Sniatyn-Załucze	Sokal	Stanislau	Stryj	Tarnopol	Tarnów	Ustrzyki	Volksgarten	Wieliczka	Zagórz	Złoczów	Żucka
Schreckenstein	453	293	229	237	437	354	345	361	105	309	367	240	399	263	450	383	421	389	421	278	361	463	241	348	399	460

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2350	K. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	1. Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 2. Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 3. Malz aller Art der Pos. M—7 4. Oelkuchen und Oelkuchenmehl aus Pos. O—6 und 5. Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wygnanka transit	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. November 1897	Besteht kein direkter Frachtsatz	286 Heller		Im Kartierungswege		
2351	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Pos. G—3 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Wien Nordbahnhof	Benisch	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	237 Heller	217 Heller	20 Heller	Im Kartierungswege		
			Garne der Pos. G—3 a) und b)	Wien Nordbahnhof Olmütz	Benisch	Aufgabe in beliebigen Mengen			Verschieden	Heller 318 132	Verschieden			
2352	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Zweiachsige Cisternenwagen, auf eigenen Rädern laufend, im beiläufigen Gewichte von a) 9500 kg b) 8800 kg	Prag Smichow (B.E.B.) transito	M.-Ostrau	Aufrechthaltung der für Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899		ad a) 182 Kronen pro Wagen ad b) 174 Kronen pro Wagen		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2353	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Salz der Pos. S—7 a der Güterklassifikation des Tarifes, Abteilung B, exkl. Fabriksalz	Aussee	Bierbaum Fehring Feldbach Fürstenfeld Gleisdorf Graz k.k.St.B. Hartberg Sebersdorf St. Ruprecht a. d. Raab Studenzen-Fladnitz Weiz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 288 252 243 285 224 199 310 298 232 233 240		Im Kartierungswege		
			Kohlen, mineralische, der Pos. K—25 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B	Köflach	Kapellen	Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender				89				
					Kohleben					85				Die Sendungen müssen auf das Industriegeleise in Kohleben übergehen
2354	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Stroh aus der Pos. H—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	a) Martonvásár b) Polgardi	Graz S.B. und Gratwein	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Die Decken sind vom Absender beizustellen	vom 9. November 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	a) 110 Heller inkl. ungar. Transportsteuer b) 94 „ „ „ „	Verschieden	Im Kartierungswege		Hierdurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 30 ex 1903 unter fortl. Nr. 978 verlautbarte Begünstigung gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2355	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Getreide	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Raspenau	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen von ungarischen Stationen in Reichenberg (S.N.D.V.B.) einlangen und daselbst innerhalb vier Wochen nach Friedland i. B. oder Raspenau zur Neuaufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen der Transporte in Reichenberg hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	29 Heller	25 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Reichenberg (S.N.D.V.B.), sowie der auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden korrespondierenden Duplikat-Frachtbriefe über die Weiterbeförderung von Reichenberg (S.N.D.V.B.) nach Friedland i. B. oder Raspenau bis längstens Ende Februar 1905. Das Zugeständnis gilt auch für Stationen der Lokalbahnen: Raspenau-Weissbach, Friedland-Hermsdorf und Friedland-Heinersdorf	Die sonstigen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist in den Frachtsätzen bereits inbegriffen
					Friedland i/B.				35 Heller	25 Heller	10 Heller			
2356	Oesterr. Nordwestbahn		Frachtgüter aller Art (exkl. Kohle und Coaks)	Aussig Oe.N.W.B. loko und transit	Schreckenstein	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Diese Sendungen müssen von Schreckenstein mit neuen Frachtbriefen weiter befördert werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	6 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der die Identität der Sendungen bis, bezw. von Schreckenstein nachweisenden Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1905	

2357 Oesterr. Nordwestbahn

Auflassung der Manipulationsgebühr für Güter der Klassen I, II und A beim Weitertransporte von Wien (Nordwestbahnhof) loko.

Vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 wird für Güter der Klassen I, II und A, welche von nördlich Langenzersdorf gelegenen Stationen in Wien (Nordwestbahnhof) anlangen und nach erfolgter Abladung mit neuen Frachtbriefen nach Wien (Donaukaibahnhof) oder nach Wien (Praterkai) weiter dirigiert werden, die zugunsten der Oesterr. Nordwestbahn eingehobene Manipulationsgebühr von 16 Heller pro 100 kg rückvergütet, und zwar gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, mit welchen diese Sendungen in Wien (Nordwestbahnhof) angelangt sind, und der korrespondierenden Aufgabs-Rezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate über deren Weitersendung, bis längstens Ende Februar 1905.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2358	Oesterr. Nordwestbahn		Kohle	Aussig Oe.N.W.B. transit	Schreckenstein	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	3 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtdokumente, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	Die Frachtsätze gelten nur für solche Transporte, welche an ein mit der Station Schreckenstein in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sind und demselben tatsächlich zugeschoben werden, bezw. für Transporte, die von diesem Etablissement stammen. *) Nur für Transporte von und nach der chemischen Fabrik in Aussig gültig
			Güter aller Art (exkl. Kohle)	Aussig Oe.N.W.B. transit	Schreckenstein	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch von 4 (vier) Kronen pro Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Güterklassen bestehenden Tarifvorschriften				4 Heller				
				oder umgekehrt										
			Güter aller Art (exkl. Kohle)	Aussig Oe.N.W.B. transit*)	Schreckenstein					3 Heller				
				oder umgekehrt										
2359	Oesterr. Nordwestbahn		Stückgüter der Klasse I	Wildenschwert Oe.N.W.B.	Wichstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen und Nachweisung, dass die Güter ab Wichstadtl-Lichtenau mit direkten Frachtbriefen nach Krakau abgefertigt wurden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	49	20	29	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Versender lautenden Original-Frachtbriefe bis Wichstadtl-Lichtenau und der korrespondierenden Original-Frachtbriefe, mit welchen die Güter von Wichstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B. nach Krakau K.F.N.B. direkt abgefertigt wurden, längstens bis Ende März 1905	
			Stückgüter der Klasse II						44	20	24			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2360	**Oesterr. Nordwest-Bahn**		**Vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904 wird für die in Wien (Nordwestbahnhof) anlangenden Steine des Spezialtarifes 3, welche auf der Strassenbrückenwage zur Verwiegung gelangen, ein ermässigtes Wägegeld von 120 Heller pro Wagen à 10.000 kg berechnet.**											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
70	Nr. 108 vom 19. September 1903	2034	K. k. österr. Staatsbahnen	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft**	**Malz bei Aufgabe als Frachtgut**	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Eisenbahnstationen	**allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden**	**Mit Gültigkeit vom 3. November 1903 wird die Station „Příbram" in die Gruppe A unter „7. K. k. österr. Staatsbahnen" einbezogen**	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
	Nr. 122 vom 22. Oktober 1903	2250	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Kabel für elektrische Leitungen	Wien I (K.E.B.) oder Penzing	Bregenz transit Buchs (Rheintal) transit Lindau transit	**Im Text der 6. Rubrik, 3. Zeile, hat es statt „Rubrik 1" richtig zu lauten: „Rubrik 10"**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 127. Wien, 3. November 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinie von der Station Kemmelbach-Ybbs nach Ybbs a. d. Donau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der protokollierten Firma Brüder Wüster, Eisen-, Stahl- und Messingwaren-Geschäft in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinie von der Station Kemmelbach-Ybbs der Linie Wien—Salzburg der k. k. Staatsbahnen nach Ybbs a. d. Donau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 10. Oktober 1903.

E.-M.-Z. 39.323/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Lupoglava auf den Monte Maggiore und von da nach Abbazia.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Grossgrundbesitzer Gustav Pabstmann in Mladějow bei Sobotka in Böhmen die mit dem Erlasse vom 22. Oktober 1902, Z. 44.487/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 124 vom 30. Oktober 1902), auf die Dauer eines Jahres erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Zahnradbahn von der Station Lupoglava der k. k. Staatsbahnen auf den Monte Maggiore und von da nach Abbazia auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 22. Oktober 1904, verlängert.

Wien, am 13. Oktober 1903.

E.-M.-Z. 44.696/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Das sich in unterirdischen Schichten fortbewegende Grundwasser kann als ein „fliessendes Wasser" im Sinne des Reichs-Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des Wasserrechtsgesetzes für Böhmen vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, und somit auch als „öffentliches Gut" nicht angesehen werden, weil die §§ 3, 15 ff. cit. Landes-Wasserrechtsgesetzes nur in einem Bette fliessende Gewässer (natürliche oder künstliche Wassergerinne) im Auge haben.

2. Der Eigentümer einer Quelle hat ex lege einen Anspruch auf Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes.

(Erkenntnis vom 9. Februar 1901, Z. 1050.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Firma N. N. in H. und Genossen gegen das k. k. Ackerbauministerium puncto Entziehung von Grundwasser nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Sub praes. 27. September 1898 hat die Firma N. N. in H. und F. G. als deren Alleininhaber und Eigentümer der mechanischen Weberei C.-Nr. 648 in H. an die Bezirkshauptmannschaft in Königgrätz die Anzeige erstattet, dass die Stadtgemeinde H. im Monate August 1898 auf der der Gemeinde gehörigen Parzelle Nr. 1150/1 in einer Entfernung von circa 140—142 Klaftern von dem Fabriksbrunnen der mechanischen Weberei ohne wasserrechtliche Bewilligung Tiefbohrungen nach Grundwasser vorgenommen und das auf diese Weise am 12. September 1898 in ausgiebiger Quantität gewonnene Wasser über das Grundstück Parzelle Nr. 1150/1 in der Fabrik entgegengesetzter Richtung abgeleitet habe. — Bei dem Umstande, als sich hierdurch der Wasserzufluss in dem Brunnen der Anzeiger, welcher seit circa zehn Jahren das ganze zum Betriebe der mechanischen Weberei erforderliche Wasser liefere, verringerte und ihr Unternehmen daher durch die eigenmächtig, ohne behördlichen Konsens vorgenommene Tiefbohrung der Gemeinde und die eingetretene teilweise Entziehung des Grundwassers in seinem Bestande bedroht erscheine, werde um Einleitung der Amtshandlung wegen Uebertretung des Wasserrechtsgesetzes im Sinne der §§ 71 und 72 Gesetz vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, und Beseitigung der konsenslos vorgenommenen Neuerung gebeten.

Diesem Ansuchen wurde mit der h. g. angefochtenen Entscheidung aus dem Grunde keine Folge gegeben, weil es sich im gegebenen Falle um eine Okkupation des in dem Grundstücke Nr. 1150/1 in H. enthaltenen unterirdischen Wassers handle, auf welchen Fall die Bestimmungen des § 17 cit. Gesetzes umsoweniger Anwendung finden, als die Firma N. N. besondere Untersagungsrechte hinsichtlich dieses unterirdischen Wassers weder behauptet noch nachgewiesen habe und den wasserrechtlichen Schutz als Besitzerin des Fabriksbrunnens nur innerhalb ihres Grundbesitzes beanspruchen könne.

Der Verwaltungsgerichtshof musste die gegen diese Entscheidung von der genannten Firma und deren Inhaber als Eigentümer der Fabriksrealität überreichte Beschwerde für unbegründet erachten und ging hierbei — den Rechtsausführungen der Beschwerdeführer gegenüber — von nachfolgenden Erwägungen aus: Was zunächst die rechtliche Natur des sich in einer unterirdischen Schichte fortbewegenden Grundwassers anbelangt, so kann dasselbe als ein „fliessendes Wasser“ im Sinne des Reichs-Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des Wasserrechtsgesetzes für Böhmen vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, und somit auch als „öffentliches Gut“ nicht angesehen werden, weil die §§ 3, 15 ff. cit. Landes-Wasserrechtsgesetzes nur in einem Bette fliessende Gewässer (natürliche oder künstliche Wassergerinne) im Auge haben.

Mag nun dasselbe als Privateigentum des Grundbesitzers, unter dessen Grund und Boden es sich hinzieht, begrenzt durch die Territorialausdehnung des letzteren, oder als res omnium communis aus dem Grunde anzusehen sein, weil das Grundwasser nach dem Gesetze der kommunizierenden Gewässer einen Bestandteil der zusammenhängenden einheitlichen — auch die Nachbargründe durchfliessenden — unterirdischen Wassermasse bildet, welche in ihrer unbestimmbaren Totalität ebensowenig der menschlichen Herrschaft unterzogen werden kann, als etwa die fliessende Welle oder das Meer (Randa, Wasserrecht, § 2, S. 38), zweifellos ist es, dass das zutage quellende und erst in dieser Eigenschaft einen Gegenstand der Wasserrechtsgesetze bildende Grundwasser (mit Ausnahme der dem Salzmonopole unterliegenden Salzquellen und der zum Bergregale gehörigen Zementwässer) nach § 4, a), Reichs-Wasserrechtsgesetz vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des obzitierten Wasserrechtsgesetzes für Böhmen dem Grundbesitzer gehört, welcher bei der zuletzt erwähnten Rechtsanschauung das Eigentum im Wege der Okkupation (§§ 381 und 382 a. b. G.-B.) erwirbt.

Nach § 10, Abs. 1, Gesetz vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, kann aber derjenige, welchem ein Privatgewässer zugehört, dasselbe, unbeschadet der durch besondere Rechtstitel begründeten Ausnahmen für sich und für andere nach Belieben gebrauchen und verbrauchen. Da nun die beschränkenden Bestimmungen der Abs. 2 und 3 dieses Paragraphen auf den gegebenen Fall, in welchem es sich nicht um ein fliessendes Wasser, sondern um ein durch Brunnenanlage zutage quellendes Grundwasser handelt, keine Anwendung finden und die Beschwerdeführer nicht behauptet haben, dass ihnen auf Grund eines besonderen Rechtstitels, etwa einer auf dem Grundstücke Parzelle Nr. 1150/1 in H. zugunsten ihrer Person oder ihres Fabriksgrundstückes lastenden, eine Unterlassungspflicht begründenden Dienstbarkeit (§ 472 a. b. G.-B.), das Recht zustehe, der Gewinnung von Grundwasser auf Parzelle Nr. 1150/1 entgegenzutreten, so ist die Gemeinde H. nach § 10, Abs. 1, cit. Gesetzes und den §§ 354, 362 und 364 a. b. G.-B. zweifellos befugt, auf ihrem Grund und Boden Tiefbohrungen vorzunehmen und über das durch die Brunnenanlage gewonnene Grundwasser frei und uneingeschränkt zu verfügen.

Das Recht des Grundeigentümers auf das auf seinem Boden zutage quellende Grundwasser ist aber auch bei der Annahme, das letzteres, bevor es zutage tritt, eine res omnium communis bildet, durch seinen Grundbesitz beschränkt, da durch die Okkupation der Quelle nicht auch die Herrschaft über die unter den Nachbargründen sich fortbewegenden, nur schwer bestimmbaren, unterirdischen Wassermengen erworben werden kann, durch welche etwa die okkupierte Quelle genährt wird. — Hieraus folgt weiter, dass der Eigentümer einer Quelle ex lege einen Anspruch auf Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes hat; findet er diesen Schutz zur Wahrung seiner Interessen ungenügend, so bleibt ihm nur übrig, sich durch gütliche Bestellung von privatrechtlichen Befugnissen an den Nachbargrundstücken die unterirdische Speisung seiner Quelle zu sichern, wobei es heute unerörtert bleiben kann, ob und unter welchen Verhältnissen derlei privatrechtliche Befugnisse auch im Wege der Expropriation erworben werden können.

Hieraus ergibt sich, dass einerseits die Beschwerdeführer bei dem Mangel eines privat- oder öffentlichrechtlichen Titels nicht legitimiert wären, gegen die Entnahme des von der Gemeinde durch Tiefbohrungen auf ihrem Grundstücke aus demselben gewonnenen Grundwassers Einsprache zu erheben, selbst dann, wenn zweifellos erwiesen wäre, dass diese Wasserentnahme die Ergiebigkeit des Fabriksbrunnens ungünstig zu beeinflussen geeignet sei.

Hieraus ergibt sich aber, dass die Gemeinde H. zu der erwähnten Wasserentnahme der wasserechtlichen Bewilligung durch die politische Behörde nicht bedurfte

Denn der § 17 böhm. Wasserrechtsges., welcher bestimmt, dass diese Bewilligung auch bei Privatgewässern erforderlich sei, wenn durch deren Benützung auf fremde Rechte oder auf die Beschaffenheit, den Lauf oder die Höhe des Wassers in öffentlichen Gewässern eine Einwirkung entsteht, kann im gegebenen Falle keine Anwendung finden, weil, wie schon bemerkt, den Beschwerdeführern ein öffentlich-rechtlicher Anspruch auf Schutz ihrer Quelle ausserhalb der Grenzen ihres Besitztumes nicht zusteht, der Bestand eines allfällig im Provisorialwege nach § 17 zu schützenden privatrechtlichen Befugnisses gar nicht behauptet wurde und bereits im Eingange dieser Motive dargetan worden ist, dass dem durch unterirdische Terrainschichten sich fortbewegenden Grundwasser der Charakter eines öffentlichen Gewässers nicht zukommt.

Da es somit zur Vornahme der Tiefbohrungen auf dem Grundstücke der Gemeinde H. einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde nicht bedurfte, so kann auch von einer Uebertretung des Wasserrechtsgesetzes durch die konsenslose Vornahme dieser Tiefbohrungen im Sinne der §§ 71 und 72 cit. Gesetzes keine Rede sein, und stellt sich die angefochtene Entscheidung, mit welcher ein Einschreiten der Wasserrechtsbehörde in dieser Richtung abgelehnt wurde, als gesetzlich gerechtfertigt dar.

[Nach Budwińskis Sammlung, XXV. Jahrgang, Adm. Teil, Nr. 100 A.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Anordnung einer Lokalkommission rücksichtlich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen an dem Hause Nr. 8 des Michael Detschmann in der Katastralgemeinde Platinovetz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Oktober die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, rücksichtlich des Ansuchens des Verwaltungsrates der Rohitscher Lokalbahn um Feststellung der feuersicheren Herstellungen an dem im Feuerrayon der im Baue befindlichen Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze gelegenen Hause Nr. 8 des Michael Detschmann in der Katastralgemeinde Platinovetz die bezügliche kommissionelle Verhandlung im Sinne des § 26 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, im Anschlusse an die mit dem Erlasse vom 31. August 1903, Z. 36.077, angeordnete Lokalkommission in betreff der Kommunikationen in km 4·2/5 der gegenständlichen Bahnlinie durchzuführen. [E.-M.-Z. 41.106.]

Normalspurige Lokalbahn Janów-Jaworów. (Genehmigung des Detailprojektes für den Durchlass in km 22·589.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. Oktober das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów vorgelegte Detailprojekt des gedeckten Durchlasses von 1·0 m Lichtweite mit Absperrvorrichtung gegen Hochwasser in km 22·589 der im Bau befindlichen normalspurigen Lokalbahn Janów-Jaworów unter Rückschluss eines signierten Projektspares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 43.188.]

Errichtung einer Eisenbahnbauleitung in Meran. Entsprechend dem Fortschritte der Vorarbeiten für den Bau der mit Gesetz vom 21. Dezember 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, sichergestellten Lokalbahn von Meran nach Mals (Vinschgaubahn) wurde die Trassierungsexpositur in Meran aufgelöst und mit Wirksamkeit vom 1. November 1903 für den Bau der obgenannten Linie eine k. k. Eisenbahnbauleitung daselbst errichtet.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Eisenbahnwagen mit grosser Tragfähigkeit.) Die k. k. österr. Staatsbahnen sind der Frage wegen Einführung von Güterwagen mit 20 t Tragfähigkeit bereits vor einiger Zeit nähergetreten; schon im Laufe des Jahres 1902 wurde eine grössere Anzahl Güterwagen mit 20 t Tragfähigkeit in Verkehr gesetzt und dermalen sind schon 380 solcher Wagen beschafft. Die Vorteile, welche diese für Massengüter bestimmte Wagentype gegen Wagen älterer Konstruktion bietet, sind von besonderer Bedeutung für die Betriebsökonomie. So erfordert ein Güterzug von 800 t Bruttogewicht 51 Wagen zu 10 t, 37 zu 15 t oder 30 zu 20 t Tragfähigkeit; derselbe ist imstande, je nach der obigen Abstufung 510, 555 oder 600 t Nettolast aufzunehmen und benötigt als Bremser 7, 5 oder 4 Mann. Die Länge eines solchen Güterzuges würde bei Verwendung von Wagen mit 20 t Tragfähigkeit 276 m betragen gegenüber 332 m bei Wagen mit 10 t Tragfähigkeit. Da die Zugswiderstände durch die Herabminderung der Wagenanzahl und der Zugslänge wesentlich vermindert werden, so wird es auch möglich sein, mit derselben Lokomotivkraft grössere Frachtenmengen zu befördern. Die Erfolge, welche die k. k. österr. Staatsbahnen mit der Verwendung von Wagen grösserer Tragfähigkeit erzielen, lassen erwarten, dass die österreichischen Privatbahnen mit der Einführung derartiger Wagen bald folgen werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen im Sinne der bestehenden Normen erteilt:

1. Mit Erlass vom 12. Oktober dem Johann Kovordányi in Körösbánya und Konsorten:

a) für eine von der Station Nagy-Szöllös der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, bis Kereczke führende;

b) für eine von der Station Huszt der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, bis zur ungarisch - galizischen Landesgrenze am Fusse der Karpathen führende;

c) für eine von der projektierten Station Herincse der Linie b) ausgehende, bis Dolha führende;

d) für eine von der Station Bustyaháza der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, bis zum Südabhange der Karpathen bei Ökörmző führende Linie, und zwar das Gesamtnetz als schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 12. Oktober dem Direktor der Szárazéer Entwässerungs- und Flussregulierungs - Gesellschaft Koloman Füzessèry in Makó für

a) eine von der Station Nagy-Körös der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese mit dem Zentrum der Stadt Nagy-Körös verbindende;

b) eine mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Nagy-Körös, diese mit dem Theissufer verbindende;

c) eine von dort aus bis Ó-Kecske führende normalspurige Lokal-, bezw. Strassenbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 12. Oktober der Direktion der Strasseneisenbahnen im Bereiche der Stadt Eszék und Umgebung (Pferdebetrieb) für eine von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Betriebsnetzes ausgehende, bis Szent-László (ungarisches Gebiet) führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Transport von Automobilen auf ungarischen Eisenbahnen. Einer Verordnung des kgl. ungarischen Handelsministers zufolge ist der Transport von Automobilen (Motorwagen für den Strassenverkehr) aller Systeme zur Beförderung auf ungarischen Eisenbahnen nur dann zulässig, wenn a) die Behälter für Benzin oder sonstigem flüssigen Heizmateriale mit dem Wagen fest verbunden, mit luftdichten Metallverschlüssen und an der tiefsten Stelle mit einem Ausflusshahn versehen sind; b) die Akkumulatoren elektrisch betriebener derartiger Fahrzeuge keine flüssigen Säuren enthalten und die Batterien in widerstandsfähigen Behältern stabil mit dem Wagen verbunden sind. Die Stationsorgane haben sich noch vor Verladung solcher Fahrzeuge davon zu überzeugen, dass die Behälter vollständig entleert sind und bei Akkumulatoren die etwaigen Sicherungspfropfen entfernt wurden. Diesen Bedingungen entsprechende Automobile werden nach den für gewöhnliche Wagen geltenden Tarifsätzen berechnet.

Schiffahrt.

Schiffahrtsverkehr auf der österreichischen Donaustrecke von Passau bis Theben im Jahre 1902. Nach der von der k. k. niederösterreichischen Statthalterei verfassten statistischen Zusammenstellung gestaltete sich der Schiffahrtsverkehr auf der österreichischen Donaustrecke von Passau bis Theben im Jahre 1902 im allgemeinen günstig. Der Güterverkehr bewegte sich in normalen Grenzen, konnte aber — wegen eingetretener Eisgefahr — nur bis Mitte November voll besorgt werden.

Der Schiffahrtsbetrieb wurde am 27. Februar (1901: 9. März) aufgenommen und — nach kurzer, vorübergehender Einstellung in der zweiten Hälfte November — am 6. Dezember (1901: 21. Dezember) endgültig geschlossen. Der Betrieb dauerte daher 283 (1901: 288) Tage, war sonach um 5 Tage kürzer als im Vorjahre und blieb um 10 Tage hinter der durchschnittlichen Dauer zurück. Die Wasserstände waren während des ganzen Jahres günstig. Havarien beträchtlicheren Umfanges kamen im Berichtsjahre nicht vor.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft importierte im Jahre 1902 insgesamt 4,433.250 q (1901: 5,057.260 q); der Export betrug 2,657.037 q (1901: 2,362.902 q). Die Importabnahme ist hauptsächlich auf die geringere Einfuhr von Getreide zurückzuführen; im Exportverkehre zeigt sich eine bedeutende Erhöhung der Ausfuhr in der Warengruppe der industriellen Fabrikate.

Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte einen Importverkehr von 962.704 q (1901: 947.299 q) und einen Exportverkehr von 67.475 q (1901: 57.269 q) aufzuweisen. Die Erhöhung des Importes ist hauptsächlich auf die Mehreinfuhr von Hölzern und diversen Waren, die Erhöhung des Exportes hauptsächlich auf die Mehrausfuhr von landwirtschaftlichen Produkten zurückzuführen.

Der Import der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft betrug 717.012 q (1901: 808.611 q), der Export 24.442 q (1901: 66.740 q).

Im Transitverkehre wurden von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft stromabwärts 153.758 q (1901: 120.767 q) und stromaufwärts 1,330.668 q (1901: 1,648.267 q), von der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft stromabwärts 38.303 q (1901: 61.862 q) und stromaufwärts 283.394 q (1901: 389.923 q) durchgeführt. Die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft hat im Jahre 1902 den Transitverkehr nicht bedient.

Die Donauregulierungs-Unternehmung verfrachtete im Berichtsjahre zum Zwecke der Ausführung von Strombauten 318.700 t (1901: 331.400 t) Bruchsteine, 1,868.000 t (1901: 1,831.000 t) Baggerschotter, 13.000 t (1901: 0) Schlegelschotter, 8900 t (1901: 7800 t) Kohle und Holz und 3435 t (1901: 2200 t) Eisen, Schienen, Schwellen, Waggons, Lokomotiven, sonstige Geräte und Baurequisiten.

Die Zahl der von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft remorkierten fremden Fahrzeuge betrug 1040 (1901: 1047); die Gewichtsmenge der mit diesen Fahrzeugen verfrachteten Waren betrug 95.002 q (1901: 67.824 q).

Die Zahl der von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der österreichischen Donaustrecke im Jahre 1902 beförderten Personen betrug 386.513 (1901: 383.764); hiervon entfallen auf die Strecke: Passau—Wien Postschiff 144.738 (1901: 149.927), Passau—Linz Lokalschiff 34.474 (1901: 19.705), Engelhartszell—Grein—Melk—Krems—Hollenburg Lokalschiff 101.552 (1901: 106.436), Donaurundfahrten (Lokalverkehr Wien) 3668 (1901: 5979), Wien—Pressburg Lokalschiff 35.724 (1901: 38.418), Wien—Budapest 45.138 (1901: 44.837) und Wien—Freudenau 21.219 (1901: 18.458) Personen.

Die Anzahl der zu Berg und Tal angekommenen Ruderschiffe und Flösse betrug 2162 (1901: 2164). Mit diesen Fahrzeugen wurden insgesamt 2,822.084 q (1901: 3,118.791 q) Güter befördert.

Mecklenburg. (Elbestrombauten im Jahre 1901/02 und 1902/03.) Im Baujahre 1901/02 wurden für Regulierungsarbeiten in der grossherzoglich Mecklenburgischen Elbestromstrecke insgesamt Mk. 69.876 verausgabt. Von diesem Betrage entfielen auf die Herstellung neuer Strom- und Uferbauten Mark 42.195; weiters wurden verausgabt: für Unterhaltung der vorhandenen Werke und Anlagen Mk. 16.138, für Pflanzungen und Besteckungen Mk. 2708, für Räumung des Fahrwassers Mark 3318, für Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 198, für Bestreitung der allgemeinen Kosten Mk. 5319.

Im Baujahre 1902/03 betrug der Gesamtaufwand für Regulierungsarbeiten in der mecklenburgischen Elbestrecke Mark 69.987. Auf die Herstellung neuer Strom- und Uferbauten entfielen Mk. 34.989; ausser diesem Betrage wurden verausgabt: für Unterhaltung der vorhandenen Werke und Anlagen Mark 26.615, für Pflanzungen und Besteckungen Mk. 2628, für Räumung des Fahrwassers Mk. 255, für Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 197, für Bestreitnng der allgemeinen Kosten Mk. 5303.

Verschiedene Mitteilungen.

Aenderungen in der Diensteinteilung des k. k. Eisenbahnministeriums. Mit Wirksamkeit vom 1. November wurde im Verbande der Sektion III des k. k. Eisenbahnministeriums ein Departement (16/a) für spezielle Transportangelegenheiten errichtet. Weiters wurden mit dem obigen Tage alle den Dienst der Hauptwerkstätten betreffenden Verwaltungsangelegenheiten aus dem Wirkungskreise des Departements 23 ausgeschieden und dieselben — unbeschadet der eben diesem Departement vom Standpunkte des Konstruktionswesens verbleibenden Ingerenz — dem Departement 21 zugewiesen. Endlich wurden sämtliche die Zentralsicherungsanlagen berührenden Agenden aus dem Wirkungskreise des Departements 18 in jenen des Departements 20 überwiesen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. Oktober d. J. anlässlich des erbetenen Uebertrittes in den dauernden Ruhestand dem mit dem Titel und Charakter eines Hofrates ausgezeichneten General-Direktionsrate der österreichischen Staatsbahnen und Departementsvorstande im Eisenbahnministerium Viktor Schützenhofer das Komturkreuz des Franz Josef-Ordens, dem Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen und Departementsvorstande im Eisenbahnministerium Franz Kreysa den Titel eines Hofrates und dem bei demselben Ministerium in Verwendung stehenden Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Julius v. Ow den Titel eines Regierungsrates, und zwar den beiden letzteren taxfrei, allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Oktober d. J. den Baurat Friedrich Kienesperger zum Sektionsrate im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen und dem Baurate in demselben Ministerium Karl Gölsdorf den Titel und Charakter eines Oberbaurates mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Der Eisenbahnminister hat die Ministerial-Vizesekretäre Heinrich Hirt und Dr. Hermann Boess zu Ministerialsekretären, ferner die Ministerialkonzipisten Ludwig Paul und Dr. Erich Ritter v. Cramer, sowie den Adjunkten der niederösterreichischen Finanzprokuratur Dr. Josef Turezky zu Ministerial-Vizesekretären im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat die Oberingenieure Philipp Hanke und Viktor Kramer zu Bauräten im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Baukommissär der österreichischen Staatsbahnen Bruno Ritter v. Enderes zum Oberingenieur im Eisenbahnministerium ernannt.

Im Zusammenhange mit den an anderer Stelle dieses Blattes gebrachten Mitteilungen, betreffend Aenderungen in der Diensteinteilung des Eisenbahnministeriums, wurden zum Vorstande des Departements 16/a für spezielle Transportangelegenheiten der Sektionsrat Dr. Hans Kolisko, zum Vorstande des Departements 23 für maschinentechnische Konstruktion und Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln der Sektionsrat Friedrich Kienesperger und zum Vorstande des Departements 24 der Oberbaurat Rudolf Bartl bestellt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Aufnahme der Station Aussig in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Getreide und Hülsenfrüchte).

In den Ausnahmetarif Nr. 17 (Getreide und Hülsenfrüchte) auf Seite 33 des Tarifes für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr, gültig vom 1. März 1902, ist die Station

	Centimes Gold pro 100 kg
Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.) mit dem Frachtsatze von	156

aufzunehmen.

Wien, am 30. Oktober 1903. [1066]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrswiederaufnahme.

Der im Laufe des Monates Juli 1903 infolge Hochwassers eingestellte Gesamtverkehr in der Strecke Árvaváralja—Szuchahora der Árvathal-Lokalbahn wurde am 28. August 1903 wieder eröffnet.

Budapest, am 27. Oktober 1903. [1067]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle und Ladestelle für Wagenladungen Wischkowa.

Am 1. November 1903 wird die zwischen den Stationen Postelberg und Potscherad in km 218·864 der Linie Pilsen—Dux gelegene Personenhalte- und Verladestelle Wischkowa für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle (im Wächterhause Nr. 95) statt.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Pilsen, im Oktober 1903. [1068]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Lohof.

Am 1. November 1903 wird die zwischen der Station Theusing und der Halte- und Verladestelle Schmidles in km 67·327 der Linie Rakonitz—Petschau gelegene Haltestelle Lohof für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet durch das Zugsbegleitungspersonal im Zuge statt.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Pilsen, im Oktober 1903. [1069]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderungen und Berichtigung von Bestimmungen im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in dem vorstehend bezeichneten Tarifhefte 3, I. Abteilung, 1. Abschnitt, unter A—V, Seite 513, der Punkt 3 der „Bestimmungen für die Anwendung der in den Anhängen enthaltenen ermässigten Frachtsätze“ folgend abgeändert:

„3. Jene Ermässigungen, deren Nummer ein Kreuzchen („†“) beigefügt ist, gelten auch für Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere, sowie für die bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände; ausserdem finden die derart bezeichneten Ermässigungen, welche für Güter der Klassen I und II gelten, auch auf die im Tarif-Teile I, Abteilung B, Abschnitt A, unter II a), Punkt 4 und 5, behandelten Eilgüter nach Massgabe der dortselbst enthaltenen Bestimmungen Anwendung.“

Die Bezeichnung mit einem Kreuzchen erhalten:

1. Die Post 1 des Anhanges zum Tarife der Strecke Linz — Urfahr und der Mühlkreisbahn auf Seite 643;
2. die Post 1 des Anhanges zum Tarife der Lokalbahn Mauthausen-Grein auf Seite 645 und
3. die Post 1 des Anhanges zum Tarife der Welser Lokalbahnen auf Seite 674 des obigen Tarifheftes.

Der Punkt 4 derselben Bestimmungen wird durch die nach den Worten „sperrige Güter“ aufzunehmende Einschaltung „in Mengen unter 5000 kg“ und am Schlusse durch den Zusatz „zu den für Güter aller Art, bezw. für Güter der Klasse I vorgesehenen Frachtsätzen“ ergänzt.

Im Tarife der Lokalbahn Mauthausen-Grein wird weiters unter „I. Wechselverkehr“ der Kürzungsbetrag für die Frachtsätze der Klasse C auf „3·5“ Heller für 100 kg richtiggestellt.

Wien, am 30. Oktober 1903. [1070]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Frachtberechnung von und nach der Haltestelle Wischkowa im Zuge der Linie Pilsen—Dux.

Der Gebührenberechnung von und nach der am 1. November 1903 für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr in ganzen Wagenladungen eröffneten Halte- und Verladestelle Wischkowa werden nachstehende Entfernungen von den Nachbarstationen zugrunde gelegt:

Potscherad—Wischkowa . . 3 km
Postelberg—Wischkowa . . 4 km.

Die Gebührenberechnung selbst erfolgt bis zur Durchführung im Tarifwege auf Grund der durch Zusammenstoss ermittelten Gesamtkilometer einerseits und der in Betracht kommenden Gebührenberechnungstabelle anderseits.

Pilsen, am 29. Oktober 1903. [1071]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Gruppentarif I — Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr. —, Ostdeutscher Gütertarif (I/II), Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif (I/III). (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. November 1903 traten die unten näher bezeichneten Nachträge in Kraft, durch welche umfangreiche Frachtermässigungen und wesentliche Verkehrserweiterungen herbeigeführt werden. Die Frachterhöhungen, welche durch die Nachträge eingeführt werden, erlangen erst am 15. Dezember 1903 Gültigkeit.

I. Nachtrag 2 zum Gütertarife I.

Derselbe enthält hauptsächlich:

1. Die aus Anlass der Verstaatlichung der östlichen Privatbahnen (Stargard-Küstriner Eisenbahn, Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Ostpreussische Südbahn) hervorgerufenen Aenderungen und Ergänzungen, namentlich Entfernungen und Frachtsätze für die übernommenen Stationen.

2. Entfernungen und Frachtsätze
 a) für die neu aufgenommenen Stationen der Strecken Bublitz — Pollnow und Pr.-Stargard — Skurz, Reststrecke der Nebenbahn Schmentau — Pr.-Stargard;
 b) für die neu aufgenommenen Stationen Bischofswalde i. Wstpr., Falkenhorst, Karlsdorf, Ruschetz und Wutzkow.

3. Neue Entfernungen für die bereits vorhandenen Stationen Altjahn, Dt.-Eylau, Mirotken und Skurz.

4. Die durch Eröffnung der Gesamtstrecken Schmentau — Pr.-Stargard und Falkenburg — Polzin — Gramenz abgekürzten Entfernungen.

5. Aenderungen und Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife, sowie den neuen Ausnahmetarif 15 für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach dem Zollauslande.

6. Sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

II. Nachtrag 1 zum Ostdeutschen Gütertarife (I/II).

Der Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen neue Ausnahmesätze für Braunkohlenbriketts in 20 t-Sendungen nach Station Löbau i. Wstpr. Ferner sind zum Teile neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der ehemaligen Stargard-Küstriner, Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn vorgesehen.

III. Nachtrag 4 zum Berlin-Stettin-Nordostdeutschen Gütertarife (I/III).

In demselben haben die Stationen der verstaatlichten Ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-Mlawkaer Bahn Aufnahme gefunden.

Durch die vorstehenden Nachträge werden aufgehoben:

1. Der Binnengütertarif der ehemaligen Stargard-Küstriner Eisenbahn vom 1. März 1903 hinsichtlich des Verkehres der an den Strecken Küstrin-Vorstadt — Pyritz (ausschl.) und Glasow — Arnswalde gelegenen Stationen untereinander.

2. Der Ostdeutsche Privatbahngütertarif vom 1. Juni 1900 nebst Nachträgen hinsichtlich des direkten Verkehres der unter 1 genannten Stationen mit den Gruppen I (Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr.), II (Posen, Breslau, Kattowitz) und III (Berlin, Stettin).

3. Der Binnengütertarif der ehemaligen Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 15. Februar 1900 nebst Nachträgen.

4. Der Nachbargütertarif mit der ehemaligen Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 1. Juni 1897 nebst Nachträgen.

5. Der Binnengütertarif der ehemaligen Ostpreussischen Südbahn vom 15. November 1899 nebst Nachträgen mit Ausnahme des für den Platz Königsberg i. Pr. bestehenden Ueberführungsgebührentarifes.

6. Der Tarif für den Südostpreussischen Güterverkehr vom 1. März 1897 nebst Nachträgen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen, von denen die Nachträge käuflich bezogen werden können.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Einführung des Nachtrages IV zum Teile II A, Heft 10.) Mit Gültigkeit vom 15. November 1903 tritt zum Teile II A, Heft 10, der Nachtrag IV in Kraft.

Exemplare desselben können von der Drucksachenverwaltung der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Frachterhöhungen.) Für die laut Notiz im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 118 vom 13. Oktober 1903 in den vorstehenden Gütertarif einbezogenen Stationen Abenheim, Gundheim und Herrnsheim der Eisenbahn-Direktion Mainz treten ab 10. Dezember 1903 Frachterhöhungen ein.

Näheren Aufschluss geben die beteiligten Dienststellen.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. (Einführung des Nachtrages III.) Am 1. November 1903 wurde der Nachtrag III zum Tarife ausgegeben, welcher in der Hauptsache Frachtsätze für die neuaufgenommenen Stationen der Neubaustrecken Geislingen — Wiesensteig und Gaildorf — Untergröningen enthält.

Der Nachtrag kann durch die Stationen bezogen werden.

Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. (Einführung des Nachtrages IX.) Am 1. November 1903 erschien zum Tarife für den obgenannten Güterverkehr der Nachtrag IX, welcher Entfernungen für die Stationen Büchenbeuren, Dhronecken, Hinzerath, Hochscheid, Hoxel, Morbach, Pölert, Rascheid, Sohren, Thalfang und Zolleiche (Holzverladestelle) des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken enthält. Die Entfernungen für Rascheid gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Berlin-Nordostdeutscher Braunkohlenverkehr. (Einführung des Nachtrages 1.) Am 1. November 1903 erschien Nachtrag 1 zum Gütertarife für vorgenannten Verkehr. Der Nachtrag enthält Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der Empfangsstationen und der Vorbemerkung 2 zu den Tariftabellen, sowie eine Ergänzung und Aenderung der Tariftabellen durch Aufnahme neuer und Abänderung bestehender Ausnahmefrachtsätze, insbesondere durch Aufnahme der Stationen der ehemaligen Alt-Damm — Kolberger, Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und Ostpreussischen Südbahn.

Die durch den Nachtrag herbeigeführten Erhöhungen treten erst am 15. Dezember 1903 in Kraft.

Der Nachtrag ist durch Vermittlung der Güterabfertigungsstellen käuflich.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Güterabfertigungsstellen und die preussischen Auskunftsstellen in Leipzig, Breslau und Stettin, sowie das Auskunftsbureau in Berlin.

Schlesisch-Sächsischer Tierverkehr. (Einführung des Nachtrages 7.) Mit dem 1. November 1903 trat der Tarifnachtrag 7 in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Briesen (Mark), Frankfurt a. d. O., Guben und Peitz-Ost in den obengenannten Verkehr einbezogen. Die für diese Stationen im Berlin-Stettin-Sächsischen, bezw. Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbande enthaltenen Frachtsätze treten hierdurch ausser Kraft. Ferner enthält der Nachtrag Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl neu einbezogener Verkehrsverbindungen.

Druckabzüge des Nachtrages 7 können zum Preise von 15 Pfg. für ein Stück von den beteiligten Dienststellen bezogen werden.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Einführung des Nachtrages 1.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 ab trat der Nachtrag 1 zu dem in der Ueberschrift genannten Tarife in Kraft, der im wesentlichen die seit Ausgabe des Haupttarifes eingetretenen Aenderungen enthält. Ausserdem sind die Bestimmungen über den Verkehr von ausserdeutschen Bahnen geändert worden. Die hiermit teilweise verbundenen geringfügigen Frachterhöhungen treten erst vom 15. Jänner 1904 in Kraft.

Nähere Auskunft über die einzelnen Aenderungen erteilen das Auskunftsbureau in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) und die beteiligten Abfertigungsstellen. Abdrücke des Nachtrages sind ebendaselbst zum Preise von 5 Pfg. für das Stück erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2361	Oesterr. Nordwestbahn	als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Tremoschnitz, Časlau-Močowitz	Zuckerrüben, frische	Auf den Linien der Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Tremoschnitz, Časlau-Močowitz		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen und Abladen durch den Absender und Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif vom 1. November 1898	Verschieden	2—8 km 6 h 9 „ 7 h 10 „ 8 h 12 „ 9 h 13 „ 10 h 15—16 „ 12 h 17 „ 13 h 18 „ 14 h 20 „ 15 h 22 „ 16 h	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)				vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende April 1904			2—8 km 6 h 9 „ 6 h 10 „ 6 h 12 „ 8 h 13 „ 8 h 15—16 „ 8 h 17 „ 8 h 18 „ 8 h 20 „ 9 h 22 „ 10 h				
			Melasse und Osmosewasser	Wrdy-Bučic	Časlau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende August 1904	Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen der im Betriebe der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. stehenden Lokalbahnen	Heller 14	Heller 13	Heller 1			
				Žleb					13	12	1			
				Močowitz					11	10	1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2362	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Tarif	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Bei den nach Pozsony-Ujváros loko bestimmten Sendungen wird die laut Lokalgütertarifes der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Abschnitt III, Abt. B, Punkt 2, vorgesehene Zuschlagsgebühr noch separat eingehoben. Die für diese Relationen angeführten ermässigten Frachtsätze gelten, mit Ausnahme der Relationen Nürschan—Bruck a. L. L.B. und Bruck a. L. M.Á.V. trans. und Nürschan—Marchegg trans., nur für den Artikel „Braunkohlen"

Nach	Von: Bruch	Dux-Liptiz	Eisenberg	Nürschan	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Teplitz-Waldthor	Wiesa-Oberleutensdorf
	Heller pro Tonne							
Bruck a. L. L.B. und Bruck a. L. M.Á.V. trans.	1220	1220	1220	1176	1220	1220	1220	1220
Grammat-Neusiedl	1140	1140	1140	.	1140	1140	1140	1140
Himberg	1140	1140	1140	.	1140	1140	1140	1140
Lanzendorf-Rannersdorf	1110	1110	1110	.	1110	1110	1110	1110
Mannersdorf	1222	1222	1222	.	1222	1222	1222	1222
Marchegg trans.	1196	1196	1196	1176	1196	1196	1196	1196
Schwechat-Kledering	1080	1080	1080	.	1080	1080	1080	1080
Simmering St.E.G.	1080	1080	1080	.	1080	1080	1080	1080
Pozsony	1244	1244	1244	.	1244	1244	1244	1244
Pozsony fiókpályaudvar	1274	1274	1274	.	1274	1274	1274	1274
Pozsony ujváros	1274	1274	1274	.	1274	1274	1274	1274

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2363	k. k. österr. Staatsbahnen	Mährischen Westbahn	Chamotte, Chamottemehl, Backsteine aus Chamotte oder feuerfestem Ton, sowie Pflastersteine und Trottoirplatten aus Tonmasse	Gross-Opatowitz		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Olmütz Stadt				52	50	2			
					„ Neugasse				52	50	2			
					„ Hodolein				52	50	2			
					„ (St.B.)				60	50	10			
					Gross-Wisternitz				64	59	5			
					Grosswasser				68	62	6			
					Dittersdorf				82	77	5			
					Stohl-Karlsdorf				88	84	4			
					Würbenthal				97	93	4			
					Ziegenhals				106	102	4			
			Mörtel der Pos. M—27 der Güterklassifikation		Olmütz Stadt				—	—	—			
					„ Neugasse				—	—	—			
					„ Hodolein				—	—	—			
					„ (St.B.)				57	50	7			
					Gross-Wisternitz				61	59	2			
					Grosswasser				64	62	2			
					Dittersdorf				76	75	1			
					Stohl-Karlsdorf				82	81	1			
					Würbenthal				—	—	—			
					Ziegenhals				—	—	—			
2364	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden		Verschieden	Im Kartierungswege		

Nach	Von: Bilin	Bruch	Brüx (k.k.St.B.)*)	Dux-Liptitz	Eisenberg	Kosten	Ladowitz*)	Oberleutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Heller pro Tonne = 1000 kg													
Gersthof	920	940	920	940	940	940	920	940	940	940	940	940	960	940
Heiligenstadt	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	940	920
Hernals	930	950	930	950	950	950	930	950	950	950	950	950	970	950
Hütteldorf-Hacking	960	960	960	960	960	960	960	960	960	960	960	960	1000	960
Inzersdorf	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	940	920
Klein-Schwechat	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	940	920
Nussdorf	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	940	920
Oberlaa	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	940	920
Ottakring	950	960	950	960	960	960	950	960	960	960	960	960	990	960
Penzing	960	960	960	960	960	960	960	960	960	960	960	960	1000	960
Wien I (K.E.B.)	960	960	960	960	960	960	960	960	960	960	960	960	1000	960
Wien II (K.F.J.B.)	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	940	920
Wien Donauquaibahnhof	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	940	920

*) Die Frachtsätze von Brüx (k.k.St.B.) und Ladowitz haben auch für jene Sendungen Geltung, welche von den in Brüx A.T.E., bezw. Dux mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn verbundenen Schächten aufgegeben werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2365	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ricinusöl und Erdnussöl	Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G., Schreckenstein	Bielitz Krakau Oświęcim Saybusch-Żywiec	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) mindestens für 5.000 kg b) „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) b) 284 258 329 300 274 247 291 265		Im Kartierungswege		
2366	K. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Kohlen, mineralische	Bruch	Chrasterhof Kuttenthal Vrutic	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens als Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Tarif	Heller pro Tonne 800 800 800		Im Kartierungswege		
				Ossegg und Ossegg II	Chrasterhof Kuttenthal Vrutic					800 800 800				
				Wiesa-Oberleutensdorf	Chrasterhof Kuttenthal Vrutic					800 800 800				
2367	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Glassand	Domschale (Station der Lokalbahn Laibach-Stein)	Wies (Station der Graz-Köflacher Eisenbahn)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender. Wenn die Sendungen unverpackt sind, obliegt das Abladen dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	136 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2368	Südbahn-Gesellschaft		Mais der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I. im gedörrten Zustande	Kranichsfeld-Fraubeim	Bozen-Gries	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in der Rubrik „nach“ bezeichneten Stationen mittels Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem durch ein Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden oder, sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit direkte nach einer Station dieser Anschlussbahn oder einer anderen darüber hinaus gelegenen inländischen Station lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen	vom 6. November 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Heller 182	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Feistritz					15				
					Innsbruck					188				
					Kufstein					204				
					Marburg-Hauptbahnhof					8				
					Roveredo					200				
					Trient (Trento)					194				
2369	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Eilgut, gewöhnliches	Wien I (K.E.B.)	Innsbruck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen. Hierbei ist es gestattet, die gleichzeitig zur Beförderung gelangenden Kolli bis zu einer Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe aufzugeben. Im übrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien I (K.E.B.) loko etc. einerseits und Stationen der Südbahn und k. k. österr. Staatsbahnen anderseits	1556 Heller	1000 Heller	556 Heller	Im Kartierungswege		
				und vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
2370	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eiserne Brückenbestandteile der Tarifpos. E—5	Holubitz St.E.G. transit Brünn St.E.G. transit	Gross-Meseritsch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen an den Bezirksstrassenausschuss in Gross-Meseritsch adressiert und zur Wiederherstellung der durch Hochwasser zerstörten Brücken bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	86 Heller 70 Heller	47 Heller 38 Heller	39 Heller 32 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Bezirksstrassenausschuss in Gross-Meseritsch lautend, einzusenden bis spätestens Ende Februar 1904	
2371	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Ziegel	Brandeis a. d. Elbe Stadt	Polehrad Elbekostelетz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	8 Heller		Im Kartierungswege		Hierdurch wird der im Vrdgs.-Bl. Nr. 138 vom 2. Dezember 1902 unter Pos. 2587 in der Relation Brandeis a. d. Elbe Stadt—Elbekostelетz verlautbarte Frachtsatz von 10 Heller ausser Kraft gesetzt
2372	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle	Für in der Station Prag (Smichow) (B.E.B.) auf den dort gemieteten Kohlen-Depotplätzen in leer beigestellte oder auf diesen Depotplätzen entladene Wagen nachweislich auf Kosten der Partei verladene und als Frachtgut nach Nusle-Vršovic und südlich davon gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen via Vyšehrad aufgegebene Kohlensendungen werden vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904 von der Manipulationsgebühr von 8 Heller pro 100 kg 2 Heller pro 100 kg gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Duplikat-Frachtbriefe, auf welchen die parteiseits erfolgte Verladung bahnämtlich bestätigt sein muss, rückvergütet. Falls die Verladung dieser Sendungen in auf den gemieteten Depotplätzen entladene Wagen bewirkt wird, ist behufs Nachweisung des Umstandes, dass die zur Aufgabe gelangte Sendung zu einer anderen Gattung als die in den betreffenden Wagen in Prag (Smichow) (B.E.B.) angelangte Kohle gehört, auch der Original-Frachtbrief, mit welchem der Wagen in Prag (Smichow) angelangt ist, beizubringen. Die Frachtdokumente sind spätestens in dem auf die Expedition folgenden Monate an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen; dieselben werden nicht zurückgestellt. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2373	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Kaolin	Dallwitz	Chodau transit (für Sendungen nach Poschetzau)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Station Poschetzau als Bestimmungsstation angeführt sein. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	14 Heller	9 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
2374	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Gipswarenbruchstücke	Wien St.E.G.	Mannersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif		24 Heller		Im Kartierungswege		
2375	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Cement	Radotin k.k.St.B.	**Lužetz** Unter-Beřkowitz Wegstädtl-Hněwitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die betreffenden Sendungen müssen zur Elbe- und Moldaukanalisierung bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	Verschieden	Heller 51 14 49		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2376	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Rücksichtlich der Linien des Abschnittes A im Hefte 1 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen		Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. Betriebe der Lokalbahn Hartberg-Friedberg bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung oder die Baunternehmung der Lokalbahn Hartberg-Friedberg als Empfängerin zu erscheinen hat. Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Baunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1905 bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien behufs Liquidierung durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
2377	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle	Für in Prag (Smichow) (B.E.B.) über die Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn anlangende und innerhalb 15 Minuten nach Ankunft des Zuges mit neuen vollständig ausgestatteten und die Wagennummern enthaltenden Frachtbriefen nach Nusle-Vršovic und südlich davon gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen via Vyšehrad als Frachtgut weiter aufgegebenen Kohlensendungen werden, sofern bei der Neuaufgabe in Prag (Smichow) kein Antrag auf bahnämtliche Verwiegung gestellt wird, von der zur Einhebung gelangenden Manipulationsgebühr von 8 Heller pro 100 kg vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904 6 Heller pro 100 kg unter der Bedingung rückerstattet, dass die Manipulationsgebühr bei der Aufgabe bar bezahlt wird. Dieselbe Begünstigung findet auch auf derartige mit dem Nachtzuge 270/a in Prag (Smichow) (B.E.B.) anlangende Kohlensendungen Anwendung, wenn diese Sendungen unmittelbar nach Eintreffen des bezeichneten Zuges der Station Prag (Smichow) bekanntgegeben werden. Die Uebergabe der bezüglichen Frachtbriefe und die Bezahlung der Manipulationsgebühr hat jedoch spätestens 8 Uhr morgens am folgenden Tage zu erfolgen. Diese Rückvergütung erfolgt gegen spätestens in dem auf die Expedition folgenden Monate an die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zu bewirkende Vorlage der auf die reklamierende Partei als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Prag (Smichow) (B.E.B.) und der auf dieselbe Partei als Absenderin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Prag (Smichow) (B.E.B.). In den Duplikat-Frachtbriefen muss die Weiteraufgabe innerhalb der vorangeführten Frist und die gleichzeitig erfolgte Bezahlung der Manipulationsgebühr bahnämtlich bestätigt sein. Die eingesendeten Frachtdokumente werden nicht rückgestellt. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2378	Böhmischen Nordbahn		Für die zum Baue, bezw. Erweiterung von Industrie-Etablissements in Haida, Niedergrund, Schluckenau und Warnsdorf dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 die laut Ausnahmetarif 15 des Lokalgütertarifes der Böhmischen Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.											

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
41	Nr. 112 vom 29. September 1903	2090	K. k. österr. Staatsbahnen	Mährische Westbahn	a) Chamotte, Chamotteziegel, Backsteine aus Chamotte oder feuerfestem Ton, sowie Pflastersteine und Trottoirplatten aus Tonmasse b) Mörtel der Pos. M—27 der Güterklassifikation	Gross-Opatowitz und Gewitsch-Jaromeřitz	Olmütz-Stadt, Olmütz-Neugasse, Olmütz-Hodolein (St.B.) Gross-Wisternitz Grosswasser Dittersdorf Stohl-Karlsdorf Würbenthal Ziegenhals	17. November 1903	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 124 vom 27. Oktober 1903	2305	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Beteiligte Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Position H—20/a b) der Position H—20/b	Tischnowitz	Teplitz A.T.E.	Der sub a) angeführte Frachtsatz von 113 Heller pro 100 kg beträgt richtig **143 Heller pro 100 kg**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 128. **Wien, 5. November 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. Oktober 1903, Z. 46.939, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchsberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtigzustellen.

Wittek m. p.

Verzeichnis

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
10748	Tschauner Hugo Klemens	1	.	.	.	.	1
11929	Hladis Josef	1	.	.	.	.	1
13166	Peschek Leopold	1	.	.	.	.	1
13953	Pedziwiatr Adalbert	1	.	.	.	.	1
16128	Finger Anton	1	.	.	.	.	1
16699	Möpps Albin	1	.	.	.	.	1
16957	Hryniewicz Lukas	1	.	.	.	.	1
17479	Zwecher Jossel	1	.	.	.	.	1
17588	Salcher Andreas	1	.	.	.	.	1
17548	Oberluggauer Florian	1	.	.	.	.	1
17658	Málek Josef	1	.	.	.	.	1
17950	Umlauf Emerich	1	.	.	.	.	1
18058	Bassler Ferdinand	1	.	.	.	.	1
18223	Vogt Karl	1	.	.	.	.	1
18350	Skrzat Johann	1	.	.	.	.	1
18468	Sladek Franz	1	.	.	.	.	1
18512	Kerz Philipp	1	.	.	.	.	1
18725	Ulbrich Wenzel	1	.	.	.	.	1
18731	Franz Anton	1	.	.	.	.	1
18759	Appenheimer Peter	1	.	.	.	.	1
18765	Gawlik Josef	1	.	.	.	.	1
18768	Delipetar Jure di Mate	1	.	.	.	.	1
18803	Migala Johann	1	.	.	.	.	1
18808	Mazur Michael	1	.	.	.	.	1
18870	Čepl Alois	1	.	.	.	.	1
18918	Dachs Isidor Johann	1	.	.	.	.	1
18940	Burak Anton	1	.	.	.	.	1
19065	Bürgermeister Wenzel	1	.	.	.	.	1
19079	Hoyer Josef	1	.	.	.	.	1
19081	Benda Albert	1	.	.	.	.	1
19091	Götz Franz	1	.	.	.	.	1
19097	Kurenda Grzegorz	1	.	.	.	.	1

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	strafgerichtlicher Verurteilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
19099	Schaefer Ladislaus	.	.	.	1	.	1
19138	Wojcik Johann	1	.	.	.	.	1
19184	Nyewald Karl	1	.	.	.	.	1
19208	Hartmann Johann Jakob	1	.	.	.	.	1
19278	Lokaj Anton	1	.	.	.	.	1
19316	Messinger Leopold	1	.	.	.	.	1
19368	Stecki Siegmund	1	.	.	.	.	1
19373	Müller Josef Emanuel	1	.	.	.	.	1
19426	Bommersbach Paul	1	.	.	.	.	1
19453	Pravda Franz	1	.	.	.	.	1
19505	Štolba Franz	1	.	.	.	.	1
19513	Pötsch Stephan	1	.	.	.	.	1
19545	Haller Israel	1	.	.	.	.	1
19575	Fruchtmann Schmelke	1	.	.	.	.	1
19624	Lakner Georg	1	.	.	.	.	1
19655	Kröner Josef	1	.	.	.	.	1
19668	Feiler Gustav	1	.	.	.	.	1
19693	Kossowan Michael	1	.	.	.	.	1
19702	Kuczkowski Karl	.	.	.	1	.	1
19742	Grosser Johann	1	.	.	.	.	1
19753	Krones Alois	1	.	.	.	.	1
19754	Künzl Leopold	1	.	.	.	.	1
19771	Jurkow vel Pican Anton	1	.	.	.	.	1
19786	Sacher Anton	1	.	.	.	.	1
19806	Maniu Petru	1	.	.	.	.	1
19841	Belohradsky Wenzel	1	.	.	.	.	1
19852	Tillinger David	1	.	.	.	.	1
19866	Molnár Johann	1	.	.	.	.	1
19918	Schmid Emil	1	.	.	.	.	1
19927	Kanler Franz	1	.	.	.	.	1
19949	Derendal Josef	1	.	.	.	.	1
20024	Schindler Josef	1	.	.	.	.	1
20073	Kopačka Wenzel	1	.	.	.	.	1
20074	Fürst Franz	1	.	.	.	.	1
20094	Maryniak Gregor	1	.	.	.	.	1
20099	Horalek Rudolf	1	.	.	.	.	1
20100	Heksel Jakob	1	.	.	.	.	1
20101	Sandner Josef	1	.	.	.	.	1
20105	Kuchar Kalinik	1	.	.	.	.	1
20133	Kotlař Wenzel	1	.	.	.	.	1
20174	Maděra Wenzel	1	.	.	.	.	1
20187	Wiener Franz Albin	1	.	.	.	.	1
20207	Rohrer Franz	1	.	.	.	.	1
20225	Lebeda Johann	1	.	.	.	.	1
20233	Mauer Johann	1	.	.	.	.	1
20239	Kata Klemens	1	.	.	.	.	1
20243	Winkler Franz	1	.	.	.	.	1
20245	Nosiević Alexander	1	.	.	.	.	1
20260	Grabner Valentin	1	.	.	.	.	1
20300	Halper Maximilian	1	.	.	.	.	1
20339	Auerbach Beirach	1	.	.	.	.	1
20350	Černy Rudolf	1	.	.	.	.	1
20356	Groschup Josef	1	.	.	.	.	1
20373	Besen Pinkas	1	.	.	.	.	1

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	strafgerichtlicher Verurteilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
20394	Strukowski Hippolyt	1	.	.	.	.	1
20423	Hallemann Josef	1	.	.	.	.	1
20435	Štěpan Wilhelm	1	.	.	.	.	1
20441	Kampichler Anton	1	.	.	.	.	1
20455	Kocich Stephan	1	.	.	.	.	1
20476	Biłyk Alexander	1	.	.	.	.	1
20479	Zalewski Jan	1	.	.	.	.	1
20484	Lehner Felician	1	.	.	.	.	1
20498	Unger Eduard	1	.	.	.	.	1
20518	Sawicki Johann Bonifacius	1	.	.	.	.	1
20519	Lisiewicz Philipp	1	.	.	.	.	1
20527	Jaskulka Adolf	1	.	.	.	.	1
20542	Zonek Johann	1	.	.	.	.	1
20543	Czorny Jurko	1	.	.	.	.	1
20547	Rogowski Miecislaus	1	.	.	.	.	1
20560	Baczyński Johann	1	.	.	.	.	1
20564	Petersilka Leopold	1	.	.	.	.	1
20565	Konieczny Franz	1	.	.	.	.	1
20577	Sedlaček Franz	1	.	.	.	.	1
20589	Schwarzer Franz	1	.	.	.	.	1
20609	Formanek Wenzel	1	.	.	.	.	1
20622	Tost Hermann	1	.	.	.	.	1
20631	Saska Emil	1	.	.	.	.	1
20634	Torton Bernard	1	.	.	.	.	1
20638	Mazurkiewicz Basilius	1	.	.	.	.	1
20682	Klečka Karl	1	.	.	.	.	1
20735	Tychonski Basilius	1	.	.	.	.	1
20749	Piltosz Ignaz	1	.	.	.	.	1
20752	Kánynsky Vaclav	1	.	.	.	.	1
20763	Vojtech Josef	1	.	.	.	.	1
20775	Brzezicki Miecislaus	1	.	.	.	.	1
20840	Hübl Arthur	1	.	.	.	.	1
20845	Stiaral rekte Staral Franz	1	.	.	.	.	1
20869	Pöpperl Leopold	1	.	.	.	.	1
20879	Kulpa Martin	1	.	.	.	.	1
20882	Stuiber Johann	1	.	.	.	.	1
20894	Eichler Anton	1	.	.	.	.	1
20905	Dubiniewicz Franz	1	.	.	.	.	1
20909	Bartl Rudolf	1	.	.	.	.	1
20918	Čert Wenzel	1	.	.	.	.	1
20928	Łotocki Elias	1	.	.	.	.	1
20932	Przystawsky Franz	1	.	.	.	.	1
20940	Eschenbacher Ferdinand Ritter v.	1	.	.	.	.	1
20959	Janeš Peter	1	.	.	.	.	1
20966	Jezierski Josef	1	.	.	.	.	1
20972	Lukaš Karl	1	.	.	.	.	1
20977	Wolf Franz	1	.	.	.	.	1
20986	Douček Franz	1	.	.	.	.	1
21013	Kober Hubert	1	.	.	.	.	1
21046	Koch Albert	.	.	.	1	.	1
21053	Zawadowski Nikolaus	1	.	.	.	.	1
21075	Wiśniowski Franz	1	.	.	.	.	1
21103	Skála Josef	1	.	.	.	.	1
21119	Kolar Johann	1	.	.	.	.	1

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Schmalspurige Lokalbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillertalbahn). (Vorlage der Projektspläne für den Umladeperron und den Kohlenschupfen in der Station Jenbach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Oktober die vom Verwaltungsrate der Zillertalbahn umgearbeiteten, bezw. ergänzten Projektspläne für den Umladeperron und den Kohlenschupfen in der Station Jenbach der schmalspurigen Lokalbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillertalbahn) an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Prüfung im Sinne des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines günstigen Prüfungsbefundes den Baukonsens für die gegenständlichen Herstellungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen.

[E.-M.-Z. 40.980.]

Zusammenstellung der am 1. Oktober 1903 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometer	Datum der Konzessionsurkunde (des Gesetzes)	Konzessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Voraussichtliche Betriebseröffnung	Motor	Spurweite in Meter	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.								
1	Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze: Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	6. Juni 1901	—	1. Okt. 1904	Dampfkraft	1·435	Staatsbetrieb	**)
2	Tauernbahn: Teilstrecke Schwarzach—Gastein	29·6	6. Juni 1901	—	1. Juli 1905	„	1·435	„	*)
3	Karawankenbahn: Teilstrecke Klagenfurt—Assling	44·0	6. Juni 1901	—	1. Okt. 1905	„	1·435	„	*)
4	Wocheinerbahn (Assling—Görz)	92·9	6. Juni 1901	—	1. Okt. 1905	„	1·435	„	*)
5	Görz—Triest	42·3	6. Juni 1901	—	1. Okt. 1905	„	1·435	„	*)
6	Pyhrnbahn (Klaus—Steyrling—Selzthal)	43·2	6. Juni 1901	—	1. Okt. 1905	„	1·435	„	**)
7	Rakonitz—Laun	44·9	17. Aug. 1901	17. Aug. 1903	15. Okt. 1904	„	1·435	„	***)
8	Jičin—Turnau	30·1	7. Dez. 1901	7. Dez. 1903	18. Okt. 1903	„	1·435	„	****)
9	Neumarkt—Suchahora	21·2	4. Nov. 1897	15. Juni 1905	15. Juni 1904	„	1·435	„	****)
10	Absdorf—Stockerau	16·5	11. Okt. 1902	11. Okt. 1904	1. Okt. 1904	„	1·435	„	****)
11	Hartberg—Friedberg	27·8	28. Sept. 1901	1. Sept. 1905	1. Sept. 1905	„	1·435	„	*****)
12	Saar—Tischnowitz	62·0	7. Juli 1902	7. Juli 1904	15. Juni 1905	„	1·435	„	****)
	II. Private Bauführung.								
13	Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze	35·0	10. Mai 1902	10. Mai 1904	Oktober 1903	Dampfkraft	1·435	Südbahn-Gesellschaft	
14	Przeworsk—Bachórz (Dynów)	43·8	15. Feb. 1902	15. Nov. 1904		„	0·76	Staatsbetrieb	†)
15	Janów—Jaworów	31·3	14. Dez. 1902	14. Juni 1904	31. Okt. 1903	„	1·435	„	
16	Polnisch-Ostrau—Hruschau	4·1			November 1903	„	0·76	Mähr. Ostrauer Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft	††)
17	Nixdorf—Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel	5·8	9. Feb. 1903	9. Feb. 1905	August 1904	„	1·435	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	
18	Petersdorf-Ullersdorf—Winkelsdorf	13·5	29. Juni 1903	29. Juni 1905	1. Nov. 1904	„	1·435	Staatsbetrieb	
19	Korneuburg—Ernstbrunn	30·5			August 1904	„	1·435	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	†††)
20	Innsbruck—Fulpmes (Stubaitalbahn)	18·0	17. Aug. 1903	17. Aug. 1905	Juli 1904	Elektrische Kraft	1·000	Voraussichtlich die Lokalbahn Innsbruk—Hall	
21	Mendelbahn:	4·4							
	a) Adhäsionsstrecke	2·0	2. Okt. 1902	2. Okt. 1904	19. Okt. 1903	„	1·435	Südbahn-Gesellschaft	
	b) Seilbahnstrecke	2·4	2. Okt. 1902	2. Okt. 1904	19. Okt. 1903	„	1·000	„	

*) Hauptbahn I. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
**) Hauptbahn II. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
***) Hauptbahn II. Ranges, auf Kosten der Konzessionäre im Baue.
****) Lokalbahn, auf Kosten der Konzessionäre im Baue.
*****) Lokalbahn (als Hauptbahn II. Ranges auszuführen), auf Kosten der Konzessionäre im Baue.
†) Wird in zwei Teilstrecken eröffnet, und zwar: 1. Teilstrecke Przeworsk—Jawornik am 1. Juli 1904 und 2. Teilstrecke Jawornik—Dynów am 1. September 1904.
††) Die Konzession ist noch nicht erflossen; der provisorische Baukonsens wurde mit E.-M.-Z. 10.370 ex 1903 erteilt.
†††) Die Konzession ist noch nicht erflossen; der provisorische Baukonsens wurde bereits für die Teilstrecke km 7·7 bis km 30·5 unter E.-M.-Z. 26.660 ex 1903 erteilt.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt für die Teilstrecke „Gudrunstrasse zwischen der Absberggasse und Grässlplatz" der Linie Konz.-Nr. 57: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojektes für die weitere, grösstenteils eingeleisige, aus Anlass der geplanten Anlage einer für die Unterfahrung der Geleise der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Zuge der Gudrunstrasse und Geiselbergstrasse erforderlich werdende Tiefstrasse, aus bauökonomischen Gründen schon dermalen auszuführende Teilstrecke „Gudrunstrasse (ehemalige Simmeringerstrasse) zwischen der Absberggasse und Grässlplatz" der zum Ausbaue seitens der Gemeinde Wien einem späteren Zeitpunkte vorbehaltenen Linie Nr. 57 „von der Himbergerstrasse durch die Quellengasse, Absberggasse, Simmeringerstrasse (jetzt Gudrunstrasse), Geiselbergstrasse bis zur Simmeringer Hauptstrasse" der Wiener elektrischen Strassenbahnen die Vornahme der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung für den 12. November anberaumt. [E.-M.-Z. 48.250.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Baukonsens für die projektierte Geleiseerweiterung und Umgestaltung in der Station Hullein im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 47.971.]

— (Baukonsenserteilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Baukonsens für die Errichtung zweier Weichentürme am Bahnhofe in Olmütz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 48.039.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Bischoflack-Eisnern. (Vorlage des generellen Projektes; Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. Oktober das von Herrn August Novak, Gewerksbesitzer in Eisnern (Krain), namens des Konsortiums für die Erbauung einer Lokalbahn von Bischoflack nach Eisnern behufs Anordnung der der Trassenrevision und Stationskommission vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Bischoflack der Linie Tarvis—Laibach der k. k. Staatsbahnen nach Eisnern geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zugrunde gelegt zu werden. Die k. k. Landesregierung in Laibach wurde demnach beauftragt, im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für das gegenständliche Projekt die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 41.711.]

Projektierte schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Gravosa nach Ragusa. (Detailprojekt: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung; Erteilung des Baukonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Oktober den von der k. k. Statthalterei in Zara mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 27. und 28. Mai 1902 im Wege des abgekürzten Verfahrens durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung bezüglich des von der Gemeindevertretung der Stadt Ragusa vorgelegten Projektes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende elektrische Kleinbahn mit Strassenbenützung von der Station Gravosa der k. k. Staatsbahnen nach Ragusa zur Kenntnis genommen und den Baukonsens für die ganze begangene Strecke, einschliesslich des Verbindungsgeleises von der Station Lapad zu der projektierten Wagenremise, nach Massgabe gewisser Bestimmungen und mit dem Bemerken erteilt, dass dieser Baukonsens erst mit dem Zeitpunkte der Konzessionserteilung in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 29.929.]

Normalspurige Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn — Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Anberaumung der politischen Begehung hinsichtlich der feuersicheren Herstellung eines Wirtschaftsgebäudes in Platinovetz nächst km 0·870 und rücksichtlich der Kommunikationen in km 4·2/5.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums hinsichtlich der feuersicheren Herstellungen beim Wirtschaftsgebäude des Michael Detschmann in der Katastralgemeinde Platinovetz Nr. 8 nächst km 0·870 der im Bau befindlichen normalspurigen Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze und über die Beschwerde wegen Nichtausführung der Ueberfahrtsbrücke in km 4·2/3 der gegenständlichen Bahnlinie und schliesslich wegen der Uebelstände bei den Wegverbindungen zur Rampe in km 4·4/5 im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der politischen Begehung für den 7. November anberaumt. [E.-M.-Z. 47.502.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen mit Ende des I. Semesters 1903. Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften umfasste am 30. Juni 1903 im ganzen 5877 Lokomotiven, 4581 Tender, 337 Schneepflüge, 14.923 Personen- und 138.313 Lastwagen. Von diesen Fahrbetriebsmitteln waren 26 Personenwagen und 4752 Lastwagen nicht Eigentum der Bahnverwaltungen, sondern gehörten fremden Parteien. Ausserdem standen mit Ende des I. Semesters 1903 zusammen 1312 Lastwagen, welche teils von österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, teils von fremden Leihgesellschaften, bezw. Eisenbahnunternehmungen ausgeliehen waren, in Verwendung. Im Laufe des I. Semesters 1903 erfuhr der Stand der Fahrbetriebsmittel einen Zuwachs von 63 Lokomotiven, 50 Tendern, 94 Personenwagen und 1169 Lastwagen. Der Stand der Schneepflüge verminderte sich um 6 Stück.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Expresszug Sankt Petersburg — Wien — Nizza — Cannes und retour.) Zwischen St. Petersburg und Cannes wird via Warschau—Granica—Wien—Leoben—Tarvis—Pontafel in der Wintersaison 1903/04 in beiden Richtungen wöchentlich zweimal ein Expresszug mit direkten Schlafwagen I. Klasse und einem Speisewagen (letzterer nur zwischen St. Petersburg und Granica, ferner zwischen Wien Nordbahnhof und Cannes) verkehren. (Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 126 vom 31. Oktober, S. 2652.)

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Olmütz: Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Grulich Stadt.) Auf Grund der Bestimmungen des § 68 (1) und (3) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder wurde mit 1. November 1903 in der Station Grulich Stadt der k. k. österr. Staatsbahnen eine Rollfuhrunternehmung eingerichtet und als Rollfuhrunternehmer Herr Ferdinand Hördler, dessen Geschäftslokal sich in Grulich befindet, bestellt. Diese Rollfuhrunternehmung besorgt unter der im Betriebsreglement (§ 68, 3) festgesetzten bahnseitigen Haftung und unter den mit besonderer Kundmachung verlautbarten Tarifen und sonstigen Ausnahmen und Bestimmungen:

a) Die Abstreifung der in der Station Grulich Stadt zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die von der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern bahnseitig nicht avisiert; die Frachtbriefe über diese Güter werden nebst den etwaigen Beilagen den Empfängern durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt, wobei von den Empfängern die auf dem Gute aushaftenden Fracht- und sonstigen Beträge zu bezahlen sind und der Empfang durch Beisetzung des Tages und der Stunde, sowie der Unterschrift auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bescheinigen ist.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder den Geschäftsräumen der Parteien nach der Station Grulich Stadt zur Veranlassung der Aufgabe.

— (Staatsbahn-Direktion Wien: Eröffnung des zweiten Geleises auf der Strecke Limberg-Maissau—Sigmundsherberg.) Auf der bisher eingeleisigen Strecke Limberg-Maissau—Sigmundsherberg der Linie Wien—Eger wurde nach Herstellung des zweiten Geleises am 5. Oktober 1903 der doppelgeleisige Verkehr aktiviert. Demgemäss erscheint die bis dahin zweigeleisige Strecke Wien—Limberg-Maissau bis Sigmundsherberg fortgesetzt.

Brünner elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung der Strecke Altbrünner Bad—Bäckergasse—Stadthofplatz.) Am 29. Oktober wurde die nur dem Personenverkehre dienende Strecke Altbrünner Bad—Bäckergasse—Stadthofplatz der Brünner elektrischen Strassenbahnen dem öffent-

lichen Verkehre übergeben. Die Reihenfolge der Haltestellen ist folgende:

1. Haltestelle Altbrünner Bad (Anschluss an die Linie Schreibwald—Karthaus);
2. Haltestelle Klosterplatz;
3. Haltestelle Annaspital;
4. Haltestelle Schulgasse;
5. Haltestelle Stadthofplatz (Endstation).

Den Betrieb führt gleichwie bei den bereits bestehenden Linien die Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen, bezw. deren Betriebsdirektion in Brünn.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen im Sinne der bestehenden Normen erteilt:

1. Mit Erlass vom 12. Oktober dem Maximilian Kriegler und Konsorten in Budapest

a) für eine von der zukünftigen Endstation Magyar-Lápos der projektierten Lokalbahn Nagy-Somkut—Macsa-Mező—Magyar-Lápos ausgehende und diese in westlicher Richtung in der Hauptstation Marmaros-Sziget mit der Linie Budapest—Marmaros-Sziget—Kőrösmező (Woronienka—Stanislau) und den Marmaroser Salzbahnen verbindende;

b) für eine von der zukünftigen Endstation Magyar-Lápos in östlicher Richtung ausgehende, die Linie a) in der Endstation Deés mit der Linie Kolozsvár (Klausenburg)—Deés—Besztercze — Borgó - Besztercze der Szamosthalbahn verbindende;

c) für eine von der zukünftigen Station Magyar-Lápos aus die Linien a) und b) in der Station Csicsó-Keresztur mit der Linie Deés—Csicsó Keresztur—Borgó-Besztercze der Szamosthalbahn,

d) oder als Variante der Linie c) diese anstatt in Csicsó-Keresztur in der Station Galgó mit der Szamosthalbahnlinie Kolozsvár (Klausenburg)—Galgó—Zsibó—Nagy-Bánya verbindende Linie, und zwar im Bereiche des Gesamtnetzes mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 12. Oktober der Firma Julius Kemény in Budapest und Konsorten für eine von der Haltestelle Szép-Illona, eventuell Szép-Juhászné der Hauptlinie Rathaus—Margarethenbrücke—Zugliget (Auwinkel im III. Stadtbezirke) der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft ausgehende, bis zur Sommerfrische der Gemeinde Budakesz führende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Schnellzugs-Probefahrten mit einer automatisch funktionierenden Bremsvorrichtung.) Im Bereiche der Linie Budapest—Marchegg (—Wien) verkehren derzeit, wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, Schnellzüge, deren Lokomotive und Wagen probeweise mit einer automatisch funktionierenden Bremsvorrichtung „System Seile“ ausgestattet sind. Der konstruktiv einfache, an den Fahrbetriebsmitteln jeden Systems anzubringende Apparat besteht im wesentlichen aus einem Ventil, welches in die Bremsleitung eingeschaltet wird. Sobald eines der Räder der Maschine oder Wagen auf ein Hindernis stösst oder sobald infolge Schienen-, Schwellen-, Achsen- oder Tyresbruches eine abnorme Bewegung eines Fahrzeuges entsteht, tritt der Apparat gleichzeitig bei allen Fahrzeugen in Funktion und bewirkt das sofortige Anhalten, und zwar ohne Stösse, da sämtliche Räder des Zuges gleichzeitig gesperrt werden.

— (Einstellung des Zugsaufenthaltes in der Station Esztergom-Csavárgözös.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verlautbart, dass infolge Einstellung des Propellerverkehres zwischen Esztergom-Stadt (Gran) und der Haltestelle Esztergom-Csavórgözös ihrer Hauptlinie (Wien—) Esztergom-Csavárgözös—Budapest die Personenzüge bis auf weiteres in dieser Station nicht mehr anhalten.

Schiffahrt.

Anhalt. (Elbestrombauten im Jahre 1901/02 und 1902/03.) Im Jahre 1901/02 wurden von der herzoglich Anhaltschen Wasserbauverwaltung in Dessau für Regulierungsarbeiten an der Elbe insgesamt Mk. 246.820 verausgabt. Von diesem Betrage entfielen auf Neuherstellungen Mk. 59.100; weiters wurden verausgabt für Unterhaltung der Regulierungswerke Mk. 140.790; für Pflanzungen und Kultivierungen Mk. 450; für Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 9600; für Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräte Mk. 18.940; für Unterhaltung der Dienstetablissements Mk 12.870; für Vermessungsarbeiten Mk. 5070.

Im Jahre 1902/03 betrug der Gesamtaufwand für Regulierungsarbeiten an der Elbe Mk. 264.308. Auf Neuherstellungen entfielen Mk. 203.487; weiters wurden verausgabt für Unterhaltung der Regulierungswerke Mk. 28.900; für Pflanzungen und Kultivierungen Mk. 870; für Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 12.996; für Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräte Mk. 14.704; für Unterhaltung der Dienstetablissements Mk. 1135; für Vermessungsarbeiten Mk. 1856.

Verschiedene Mitteilungen.

K. k. österr. Eisenbahnarchiv. (Uebersiedlung). Das österr. Eisenbahnarchiv hat die demselben im Hause Wien, IX. Althangasse 3/5, zugewiesenen neuen Amtslokalitäten bezogen.

Uebereinkommen betreffs Aenderung der Tilgungsmodalitäten der dreiprozentigen Prioritäten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Das seitens des Kurators namens der Besitzer der dreiprozentigen Südbahn-Prioritäten mit dieser Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen hat unterm 18. September 1903 die kuratelsbehördliche Genehmigung erhalten. Dem Uebereinkommen zufolge wurde die tilgungsplanmässige, ausschliesslich im Wege der Verlosung vorzunehmende Amortisierung der unverlost in Zirkulation befindlichen 3,800.474 Stück Prioritäten in der Weise abgeändert, dass sich hieraus für die Südbahn-Gesellschaft für die Jahre 1902 bis einschliesslich 1917 im ganzen ein Kapitalsminderaufwand von Frcs. 155,470.500 ergibt. Die aus der Einschränkung der Amortisierung erübrigenden Beträge sind ausschliesslich zu folgenden Zwecken zu verwenden:

a) Zur Bestreitung der bis zum Jahre 1917 erforderlichen Investitionen im durchschnittlichen Betrage jährlicher K 6,000.000 und im Gesamtmaximalbetrage von K 96,000.000 unter den im Uebereinkommen festgesetzten Modalitäten;

b) zur Berichtigung der an den Staat vom Jahre 1905 angefangen alljährlich zu leistenden Abschlagszahlungen auf den Kaufschillingsrest für die Linie Wien—Triest und sohin nach Tilgung dieser Schuld auf den Kaufschillingsrest für die ehemaligen lombardisch-venetianischen Eisenbahnlinien, zusammen ein Restbetrag von K 43,545.687;

c) zur Deckung der Verlustvorträge aus den Jahren 1901 und 1902, zusammen per K 2,853.303;

d) zur Stärkung der Kassenbestände der Südbahn-Gesellschaft, bezw. zur Beschaffung eines Betriebsfonds.

Soweit die aus der Einschränkung der Amortisation sich ergebenden Beträge für die oben angeführten Zwecke nicht verbraucht werden, bilden dieselben eine besondere Reserve zur Sicherung des Dienstes der dreiprozentigen Obligationen, welche fruchtbringend anzulegen und abgesondert von dem sonstigen Gesellschaftsvermögen zu verwalten ist. Zur Wahrung der Rechte, insbesondere des Pfandrechtes der Prioritätenbesitzer an dieser Reserve, hat die Südbahn-Gesellschaft beim k. k. Handelsgerichte in Wien die Bestellung eines Kurators zu erwirken. Sollte das Ergebnis eines Jahres nicht ausreichen, um die für dieses Jahr vorgesehene Zuwendung an die Reserve vollständig auszuführen, so ist diese Zuwendung in der Periode bis 1917 aus den Ertragsüberschüssen der nächstfolgenden Jahre nachzutragen. Weiters sind vor jeder anderweitigen Verwendung aus den Ertragsüberschüssen an diese Reserven die der Südbahn-Gesellschaft, wie oben angegeben, zur Deckung der Verlustvorträge und zur Stärkung der Kassenbestände aus dem Kapitalsminderaufwande belassenen Beträge nach bestimmten Grundsätzen zu refundieren. Das Uebereinkommen stellt weiters fest, dass die Zinsen der dreiprozentigen Prioritäten auch in Hinkunft nach Abzug von Frcs. 2 mit Frcs. 13 pro Stück und Jahr, das ist der halbjährige Coupon mit Frcs. 6·50, ohne jeden weiteren Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug zur Auszahlung zu gelangen haben, und dass die verlosten Prioritäten mit dem vollen Nennwerte per Frcs. 500 einzulösen sind.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Grulich Stadt.

Auf Grund des § 68 (1) und (3) des Eisenbahn-Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder wird mit 1. November 1903 in der Station Grulich Stadt der k. k. österreichischen Staatsbahnen ein Rollfuhrdienst eingerichtet.

Mit der Besorgung dieses Rollfuhrdienstes wurde Herr Ferd. Hördler betraut, dessen Geschäftslokal sich in Grulich befindet.

Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den im nachstehenden Tarife bezifferten Gebühren:

a) Die Abstreifung der in der Station Grulich Stadt zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes.

Die von der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern bahnseitig nicht avisiert; die Frachtbriefe über diese Güter werden nebst den etwaigen Beilagen den Empfängern durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt, wobei von den Empfängern die auf dem Gute aushaftenden Fracht- und sonstigen Beträge zu bezahlen sind und der Empfang durch Beisetzung des Tages und der Stunde, sowie der Unterschrift auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bescheinigen ist.

Bei Annahme von Münzen und Noten der Kronenwährung für in den Frachtbriefen in fremden Währungen eingestellte Beträge werden von der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungskurse wie bei den Frachtenkassen der Station Grulich Stadt angewendet.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder den Geschäftsräumen der Parteien innerhalb des im Tarife bezeichneten Rollgebietes nach der Station Grulich Stadt zur Veranlassung der Aufgabe.

Von der Ab-, bezw. Zustreifung durch die Rollfuhrunternehmung sind ausgeschlossen:

1. Bahnlagernd gestellte Eil- und Frachtgüter.
2. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressiert sind, die bei der betreffenden Empfangsstation unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift schriftlich angezeigt haben, dass sie ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen. (§ 68 [5] Betr.-Regl.).
3. Lebensmittel, wie Milch, Eier u. dgl., welche als Eilgut täglich oder in regelmässig wiederkehrenden kürzeren Zeiträumen für bestimmte Adressaten anlangen und von denselben ohne vorherige Avisierung abgeholt werden.
4. Alle Güter in Wagenladungsmengen.
5. Eil- und Frachtgüter, welche vor deren Bezug einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.
6. Leichen.
7. Explosive Gegenstände.
8. Unverpackte lebende Tiere.
9. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen, Kunstgegenstände und Antiquitäten.
10. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich Fässer mit kreisrunden Böden) oder länger als 7 m sind.
11. Beschädigte oder unvollständig angelangte Sendungen.

Tarif.

Von und nach	Nach und von	Für Eilgüter			Für Frachtgüter	
		bis zu 50 kg	bis zu 100 kg	für je weitere 50 kg	bis zu 100 kg	für je weitere 50 kg
		in Heller			in Heller	
der Station Grulich Stadt der k. k. österr. Staatsbahnen	Grulich	20	40	10	30	5

Obige Gebühren gelten für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Lokale, Magazine etc. der Empfänger oder umgekehrt für die Zustreifung von den ebenerdigen Lokalen, Magazinen etc. der Absender zum Bahnhofe.

Ueber Verlangen der Parteien werden die abgestreiften, bezw. die zuzustreifenden Güter, insofern die einzelnen Kolli höchstens 50 kg wiegen und von einem Manne getragen werden können, in den Keller oder aus demselben, bezw. in ein höheres oder aus einem höheren Stockwerke gegen Entrichtung einer Gebühr von 10 Heller für je angefangene 50 kg der zu einem Frachtbriefe gehörigen Güter (ohne Rücksicht auf die Kollianzahl) getragen.

Das Abtragen der Frachtstücke geschieht auf eigene Gefahr und Verantwortlichkeit der Rollfuhrunternehmung, welche für allen hierbei entstandenen Schaden allein aufzukommen hat.

Werden über Verlangen des Absenders von der Rollfuhrunternehmung Zoll- und Steuerpapiere, sowie

statistische Anmeldescheine, ferner Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplikate ausgefüllt (ausgefertigt), so kann die Rollfuhrunternehmung hierfür eine Gebühr von 10 Heller pro Stück aufrechnen, jedoch ist die Rollfuhrunternehmung in einem solchen Falle als Beauftragte des Absenders anzusehen und bleibt die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung der Dokumente ausgeschlossen.

Für die Blankette selbst sind hierbei von der Rollfuhrunternehmung jene Gebühren zu berechnen, welche für dieselben im Einzelverkaufe von den Güterabfertigungsstellen erhoben werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, ein Exemplar dieser Kundmachung stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden über die Rollfuhrunternehmung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz einzubringen.

Olmütz, im Oktober 1903. [1072]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrat zu Berlin.) Auf der Tagesordnung der auf den 3. Dezember 1903 anberaumten nächsten Sitzung stehen namentlich zwei Anträge der Eisenbahn-Direktion Berlin; in dem ersten wird der Bezirkseisenbahnrat um eine gutachtliche Aeusserung ersucht, ob es sich empfiehlt:

a) einen Ausnahmetarif für Zement zur Ausfuhr von den preussischen Zementversandstationen nach den deutschen Seehafenstationen auf der Grundlage eines Streckensatzes von 1·7 Pfg. für das Tonnenkilometer und 60 Pfg. Abfertigungsgebühr für die Tonne einzuführen;

b) denselben zur Ausfuhr nach den ausserdeutschen Ländern — einschliesslich der deutschen Kolonien — freizugeben oder ihn auf die Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern zu beschränken.

In dem zweiten wird ebenfalls um eine gutachtliche Aeusserung des Bezirkseisenbahnrates über die Einführung von Frachtermässigungen für Zichorienfabrikate ersucht.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Gütertarife im Uebergangsverkehre von und nach Kleinbahnen.) Nach dem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. Oktober 1900 können unter den daselbst angegebenen Voraussetzungen die Frachtsätze der Uebergangsstationen für den Verkehr mit anschliessenden Kleinbahnen um 2 Pfg. für 100 kg gekürzt werden, sofern es sich um Massengüter der allgemeinen Ausnahmetarife handelt. Zu weiterer Förderung des Kleinbahnwesens kann nach einem neuerlichen Erlasse diese Massregel unter den gleichen Voraussetzungen auch auf andere Wagenladungsgüter ausgedehnt werden, soweit hiervon eine wirksame Förderung des allgemeinen Verkehres mit der anschliessenden Kleinbahn und ihrem Verkehrsgebiete mit Grund zu erwarten ist. Entsprechende Anträge sind dem Minister zur Entscheidung vorzulegen.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif. Heft 1 vom 1. April 1901. (Aenderungen.) Im vorbezeichneten Tarifhefte, S. 6, wird bei den besonderen Bestimmungen zu Abteilung B: „Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und Nebengebührentarif" der zweite Absatz, betreffend die Bereitstellung anderer Wagen als solcher von 10.000 kg Ladegewicht, gestrichen.

Der dritte Absatz, betreffend die Frachtberechnung für Langholz, wird aufgehoben und durch nachfolgende Bestimmungen ersetzt:

„Bei Verladung von Langholz des Spezialtarifes II (Ausnahmetarif 3) auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen wird die Fracht im Verkehre mit den Stationen Eger, Franzensbad, Gemünden, Hergatz, Hof, Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen, Memmingen, Neuulm, Nördlingen, Probstzella, Ritschenhausen, Schnelldorf und Würzburg bis auf weiteres nach den Sätzen des Ausnahmetarifes für Holz dieser Klassen für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für die Sendung berechnet. Diese Frachtberechnung findet auch bei Zusammenladung von derartigem Langholz mit kürzeren Hölzern der Spezialtarife II und III und der Ausnahmetarife 3 und 4 Anwendung."

Ebenso wird im Verkehre mit den vorgenannten Stationen bei Verladung von Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionsteilen u. s. w.) auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von zusammen 20.000 kg Ladegewicht die Fracht bis auf weiteres nach den Sätzen der betreffenden Spezialtarife, bezw. Ausnahmetarife für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg berechnet.

Auf Seite 176 sind beim Ausnahmetarife 10 unter b) Ziffer 2a die Stationen Gemünden, Hergatz, Marxgrün, Memmingen, Neuulm, Nördlingen, Ritschenhausen, Schnelldorf und Würzburg nachzutragen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. a. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Kunstausstellung der Berliner Sezession in Berlin-Charlottenburg
   7. November 1903 bis Jänner 1904;
2. die 32. allgemeine Geflügelausstellung in Chemnitz
   21. bis 23. November 1903;
3. die Tauben-, Kaninchen- und Hundeausstellung in Coburg
   31. Oktober bis 2. November 1903;
4. die kunstgeschichtliche Ausstellung in Erfurt
   31. August bis 18. Oktober 1903;
5. die Kaninchenausstellung in Leipzig
   31. Oktober und 1. November 1903;
6. die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Stettin
   21. bis 23. November 1903.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Sendungen, die nach

Adelsdorf i. Mfr.,

Haltestelle der Lokalbahn Langenzenn-Wilhermsdorf-Markt Erlbach (s. Nachtrag IV zu Tarifheft D, S. 90/91), bestimmt sind, werden vielfach nach

Adelsdorf i. Ofr.,

Haltestelle der Lokalbahn Forchheim-Höchstadt a. Aisch (s. Tarifheft D, S. 103), abgefertigt.

Die Abfertigungsstellen werden veranlasst (s. A A V, § 27, Ziff. 13), darauf zu achten, dass bei einschlägigen Sendungen die Bestimmungsstation im Frachtbriefe tarifmässig richtig mit Adelsdorf i. Mfr. oder Adelsdorf i. Ofr. bezeichnet ist.

Frachtbriefe, in welchen die tarifmässig richtige Bezeichnung der Bestimmungsstation fehlt und auch vom Absender nicht ergänzt werden kann, sind nicht anzunehmen.

Russland. (Getreideanhäufungen auf russischen Bahnen.) Um die an den Stationen der Russischen Südwestbahnen angehäuften Getreidemengen fortzuschaffen, wird der „Torg. Prom. Gaz." zufolge, in Kiew ein Verteilungsbureau errichtet.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2379	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Kohlen, mineralische	Littitz Nürschan Staab	Rumburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Tarif	Heller pro Tonne 760 780 790		Im Kartierungswege		
2380	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel (russischer Herkunft	einer der in der Schnittafel I a des Ausnahmetarifes 16 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten Stationen	Halle a. S.	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 16 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr, gültig vom 1. November 1901	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Schnittafel I b *)

Stückgut für 100 kg in Pfennig	a)		b)	
	für einen		für einen	
	einbödigen	mehrbödigen	einbödigen	mehrbödigen
	Wagen bis 20 Quadratmeter Ladefläche		Wagen über 20 Quadratmeter Ladefläche	
	Mark			
994	163·00	216·00	203·80	270·00

*) Zur Bildung der Gesamtfrachtsätze sind die Schnittsätze der Schnittafel I a des Ausnahmetarifes 16 des vorstehend genannten Tarifes an die obenbezeichneten Schnittsätze der Schnittafel I b anzustossen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2381	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Nürschan	Lieben (Oe.N.W.B.) Bubna	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Tarif	Heller pro Tonne 692 660		Im Kartierungswege		
2382	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Treibach-Althofen	Klagenfurt (St.B.) Villach (S.B.) transit Villach (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller pro Tonne 230 370	190 300	40 70	Im Kartierungswege		
2383	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kleie aus Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 4, gültig vom 1. November 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach							
	Aussig St.E.G. u. Oe.N.W.B.	Hohenelbe	Königshan	Raspenau	Seidenberg	Schluckenau	Troppau K.F.N.B.	Warnsdorf
	pro 100 Kilogramm in Heller							
Basznia	302	281	229	283	254	260	190	262
Borki wielkie	390	371	321	364	335	348	278	350
Brody	370	349	297	344	315	328	258	330
Jaroslau	280	259	207	258	229	238	168	240
Przemyśl	294	273	221	272	243	252	182	254
Rawa ruska	315	294	242	293	264	273	203	275
Sambor	320	299	247	298	269	278	208	280
Stanislau	386	366	316	359	330	344	274	346
Tarnow	228	206	154	205	176	186	116	188
Tarnopol	386	366	316	359	330	344	274	346

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2384	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Fabriksalz aus Pos. 8—7 a der Güterklassifikation	Ebensee	Wien E. W. A.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	103 Heller		Im Kartierungswege		Durch diese Verlautbarung wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 128 vom 8. November 1902, sub Pos. 2205, publizierte Kartierungssatz gegenstandslos
2385	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eichen- und Fichtenholzextrakt in tropfbar flüssigem Zustande			Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Teil II, Heft 4, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899 (Ausnahmetarif Nr. 52)	Es bestehen dermalen keine direkten Frachtsätze	Mark		Im Kartierungswege		
				Baranya-St. Lörincz	Cannstatt					3·38				
				Eszék (Osiek)	Cannstatt					3·66				
				Ér-Mihalyfalva	Cannstatt					3·86				
				Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli-Savi)	Cannstatt					3·98				
				Samač	Cannstatt					3·91				
				Uj-Kapela-Batrina (Kapela nova-Batrina)	Cannstatt					3·69				
				Vinkovci transit	Cannstatt					3·76				
				Barcs	Cannstatt					3·26				
				Sziszek (Sissek)	Cannstatt					3·35				
				Slatina	Cannstatt					3·40				
				Baranya-St. Lörincz	Schorndorf					3·28				
				Eszék (Osiek)	Schorndorf					3·56				
				Ér-Mihalyfalva	Schorndorf					3·76				
				Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naobol-Savi)	Schorndorf					3·88				
				Samač	Schorndorf					3·81				
				Uj-Kapela-Batrina (Kapela nova-Batrina)	Schorndorf					3·59				
				Vinkovci transit	Schorndorf					3·66				
				Barcs	Schorndorf					3·16				
				Sziszek (Sissek)	Schorndorf					3·25				
				Slatina	Schorndorf					3·30				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2386	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	Jajce	Stuttgart Hauptbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Teil II, Heft 4, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	6·29	Mark 5·79	0·50	Im Kartierungswege		
					Stuttgart Nordbahnhof				6·31	5·80	0·51			
					Stuttgart Westbahnhof				6·34	5·83	0·51			
2387	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Gänseleber, frische	Léva	Metz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 5 (Ausnahmetarif Nr. 51), des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 37·70		Im Kartierungswege		
					Strassburg Z.B.					33·98				
				oder umgekehrt										
2388	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz und Borke laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, Abschnitt A und C	Boba transit für Sendungen von Stationen der Westungarischen Lokalbahnen	sämtlichen deutschen Tarifstationen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1900		die für Boba loko bestehenden Frachtsätze, gekürzt um Mark 0·03 pro 100 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2389	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**Stammholz (Rundholz), europäisches** a) bis zu 2·5 m Länge b) über 2·5 m Länge	**Berzencze oder Góla**	**Mannheim Bad. B.** **Mannheim Industriehafen** **Mannheim Neckarvorstadt**	**Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil IV, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1900**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Mark ad** a) / b) 2·50 / 3·18 2·51 / 3·18 2·53 / 3·22		Im Kartierungswege		
2390	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht oder Bindfaden verbundenes Schilfrohr)**	**den im Ausnahmetarife Nr. 64 (vgl. den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif) einbezogenen ungarischen Stationen**	**Esslingen** **Geislingen** **Grossaltdorf** **Satteldorf** **Untertürkheim**	**Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil II, Heft Nr. 4, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Mark** **Die Frachtsätze sind zu bilden durch Anstoss nachstehender Beträge** 0·18 0·08 0·03 0·01 0·19	**an die Frachtsätze der Station** Ulm (0·18, 0·08) Crailsheim (0·03, 0·01) Ulm (0·19)	Im Kartierungswege		
	oder umgekehrt													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2391	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht oder Bindfaden verbundenes Schilfrohr)	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 6 (Ausnahmetarif Nr. 64) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach oder von	Germersheim Mark für 100 kg	Nach oder von	Germersheim Mark für 100 kg
1. Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:		Kapuvár-Gartha	2·—
		Sopron	1·93
Budapest*)	2·36	Vulka-Pordány	1·89
Ersekujvár	2·33		
Györ	2·11	**3. Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:**	
Hegyeshalom	2·05		
Komárom	2·18	Balaton-Szt. György	2·36
Moson-Magyar-Óvár	2·05	Budapest d. v.	2·36
Pándorf	2·05	Dinnyés	2·36
Udvard	2·35	Fonyód-Fürdötelep	2·36
		Mariatelep	2·36
2. Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn:		Nagy-Kanizsa	2·36
		Sió-Fok	2·36
Csorna	2·04	Sopron	1·93
Esterháza	1·98	Szántód	2·36
Györ	2·11	Tétény	2·36

*) Gültig für Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros und Budapest-nyugoti p. u.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2392	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Borke (Rinde) laut Abschnitt C, Abteilung I und II, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Keresztes-Nyárad	Münster a. Neckar	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die gleichen Frachtsätze wie für die Station Fülek		Im Kartierungswege		
				den im Abschnitte C aufgeführten ungarischen Stationen	Münster a. Neckar					Die Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von Mk. 0·01 für 100 kg an die für Cannstatt bestehenden Frachtsätze				
				a) Karánsebes b) Nyirábrany	den im Abschnitte C des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten deutschen Stationen					Die Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von Mk. 0·07 für 100 kg an die ad a) für Gavosdia, ad b) für Debreczen bestehenden Frachtsätze				
2393	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6, lit. c) und d) des Tarif-Teiles 1, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902		Marchegg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Schönbrunn					130	118	12			
				Mähr.-Ostrau					132	118	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2394	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Nettingsdorf	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen, bezw. Tarif (Teil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, gültig vom 1. August 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 619 Heller b) 585 "		Im Kartierungswege		
2395	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen, rohes	Mähr.-Ostrau	Granica transito (für Sosnowice loko)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	51 Heller	35 Heller	16 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2396	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Metallgrau (gemahlene oder geschlemmte Zinkblende) aus der Pos. E—20 des Tarifes, Teil I	Villach S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loko, Wien S.B., resp. Matzleinsdorf loko etc. und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft vom 1. Dezember 1903	Heller 132	Heller 128	Heller 4	Im Kartierungswege		
						Aufgabe in Quantitäten unter 10.000 kg			373	194	179			
			Erdfarben (Farberden) der Pos. E—20 des Tarifes, Teil I	Klagenfurt					344	194	150			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2397	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	**Holzstoff der Pos. H—29; Holzzellstoff der Pos. H—32; Abfallauge von der Sulfit-Zellulose-Fabrikation der Pos. A—22 a) } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I**	Zwischenwässern	Salloch	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	Lokalgütertarife, Teile II, der beteiligten Verwaltungen	**Direkter Frachtsatz besteht nicht**	**18 Heller**		**Im Kartierungswege**		
2398	**Südbahn-Gesellschaft**	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Malz	Sopron (S B. und R.Oe.E.E.)	Stationen des direkten Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Getreideverkehr	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	0·12 Mark	Im Rückvergütungswege	Gegen auf **reklamierende Firma als Aufgeberin** lautende **Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen**	Der Nachlass **bezieht sich auf die am 1. Jänner 1904 gültigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife**
					Stationen des direkten Tarifes für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Getreideverkehr			Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2			0·12 Mark			
					der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz			Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2			15 Centimes			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2399	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, alt, abgängig, der Position E—8 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Donawitz	Annathal-Rothau	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	1834 Heller für die Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
			Luppen von Schweisseisen oder Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln, Flammen, Platinen, rohe Blöcke von Flusseisen oder Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets), ferner Coquillen, gusseiserne, unbearbeitete, aus der Position E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I							1754 Heller für die Tonne à 1000 kg				
			Eisen (Roh-) aller Art, in Masseln (Broden) oder Prismen			Bei Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür				1754 Heller für die Tonne à 1000 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2400	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz der Ausnahmetarife A, B und C des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes und des Anhanges hierzu	sämtlichen Versandstationen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes und des Anhanges hierzu	Örlinghausen (Station der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover)	Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes und des Anhanges hierzu	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900, und Anhang hierzu, vom 1. November 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Frachtsätze und Entfernungen der Station Salzuflen des vorbezeichneten Tarifes		Im Kartierungswege		
2401	k. k. österr. Staatsbahnen	Ybbsthalbahn	Kohlen, mineralische			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen (hinsichtlich der Ybbsthalbahn für 2 Wagen). Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Heller pro Tonne			Im Kartierungswege		
				Kogelsbach	Waidhofen a. d. Ybbs trans.				480	280	200			
				Göstling	Waidhofen a. d. Ybbs trans.				530	310	220			
				Lunz	Waidhofen a. d. Ybbs trans.				620	360	260			
				Holzapfel	Waidhofen a. d. Ybbs trans.				660	380	280			
				Kogelsbach	Kienberg-Gaming trans.				480	280	200			
				Göstling	Kienberg-Gaming trans.				430	260	170			
				Lunz	Kienberg-Gaming trans.				340	210	130			
				Holzapfel	Kienberg-Gaming trans.				300	180	120			
				Kienberg-Gaming trans.	Wien I K.E.B.				520	480	40			
				Kienberg-Gaming trans.	St. Pölten				370	330	40			
				Kienberg-Gaming trans.	Pöchlarn				230	190	40			
				Kienberg-Gaming trans.	Scheibbs				150	120	30			
				Kienberg-Gaming trans.	Wieselburg a. d. Erlauf				190	150	40			
				Waidhofen a. d. Ybbs trans.	Amstetten				190	150	40			
				Waidhofen a. d. Ybbs trans.	Linz				390	350	40			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2402	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Papier und Pappe (Pappendeckel), insoweit diese Artikel nach Klasse II tarifiert werden	Bielitz loko und transito	Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (ausschliesslich der Lokalbahnstrecken)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	**Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exkl. der Lokalbahnstrecken) 0·82 h pro 100 kg und 1 km plus 8 h Manipulationsgebühr pro 100 kg**	Verschieden	**Im Rückvergütungswege**	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses.** Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	**Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refaktie reklamierende Firma als Absenderin von Bielitz loko und transito über die Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Sendungen von Papier und Pappe zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigung nicht bonifikationsfähig sind**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2403	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen		Mineralische Kohle	Maxing transit	Guntramsdorf Station	Vorschreibung der Umkartierung in Maxing trs. im Frachtbriefe. Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Frachtsätze bestehen nicht	Heller pro 100 kg 15		Im Kartierungswege		*) Ausser diesen Frachtsätzen kommt noch eine Verschubgebühr von 0·68 Heller pro 100 kg in die in der Rubrik 5 angeführten Ziegelwerke zur Berechnung
					Inzersdorf Station					7				
					Leesdorf-Baden Frachtenbhf.					18				
					Traiskirchen					15				
					Tribuswinkel					18				
					Wr.-Neudorf Station					13				
					*) Ziegelwerk Krottenbach					13				
					*) Ziegelwerk Union					12				
					*) Ziegelwerk Vösendorf					13				
2404			Frachtgüter aller Art	Traiskirchen E. W. A. trs.	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof oder Tribuswinkel	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			Verschieden	6 Heller pro 100 kg, mindestens K 6·— für jeden Wagen	Verschieden			Hierdurch wird die Verlautbarung in Nr. 140 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 6. Dezember 1902, fortl. Nr. 2894, gegenstandslos
			Stückgüter der Klassen I, II und der Klasse A	oder umgekehrt		In Mengen unter 5000 kg.				14 Heller pro 100 kg				
2405			Eil- und Frachtgüter aller Art	Traiskirchen E. W. A. trs.	Nach den Stationen der Wiener Lokalbahnen	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen				Die Gebührenansätze der Tabelle, Seite 9, des Lokalgütertarifes für				Bei Berechnung der Gebühren nach diesen kilometrischen Entfernungen entfällt die Zuschlagsgebühr von 6 Heller, bezw. 6 Kronen für die Strecke Traiskirchen—Tribuswinkel
					Guntramsdorf					10 km				
					Wr.-Neudorf					15 "				
					Vösendorf					19 "				
					Inzersdorf					22 "				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2406	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Peri transit	Kufstein transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Sendungen müssen seewärts in Venedig einlangen und in Venedig maritima oder Venedig S. Lucia auf Grund der Bestimmungen des Deutsch-Italienischen Gütertarifes nach Rosenheim oder darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Februar 1898	Verschieden	Verschieden	7 Centimes pro 100 kg	Rückvergütung	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direktion der Südbahn-Gesellschaft in Wien, Kontrolle der Einnahmen, in Vorlage gebracht werden müssen	
2407	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C	Prachowitz	Lieben St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	63 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)			
2408	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Zucker der Position Z—8/a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Radbof (Station der Lokalbahn Kolin-Čerčan)	Brünn St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Abladen obliegt dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	148 Heller		Im Kartierungswege		
2409	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Wein (exkl. Obstwein [Cider] und Schaumwein [Champagner], Weinmaische, mit Ausnahme von Ostmaische, ferner Most [Weinmost])	Fülöpszállás	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) für Mengen unter 5000 kg, b) für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) „ „ 10.000 „ „ „ „ Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen bei Aufgabe von mindestens 5000 und 10.000 kg obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Kartierungsfrachtsätze für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. März 1903	ad a) 332 Heller ad b) 188 Heller ad c) 188 Heller	ad a) 195 Heller ad b) 168 Heller ad c) 154 Heller	ad a) 137 Heller ad b) 20 Heller ad c) 34 Heller	Im Kartierungswege		
2410	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Mähr.-Neustadt k.k.St.B. oder umgekehrt	Alt-Ehrenberg (Station der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg) Hořic B.K.B. Schlan k.k.St.B. Woken B.N.B.	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 573 323 475 451		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2411	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zinkblech	Mähr.-Ostrau K.F.N.B.	Schönau B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	292 Heller		Im Kartierungswege		
2412	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Kartoffeln (Erdäpfeln)	Hradek	Fasanengarten Kalteneck Landshut Nürnberg O.B. Nürnberg Z.B. Regensburg Straubing Vilshofen bezw. umgekehrt	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 10. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 36), des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·90 0·73 0·71 0·76 0·76 0·65 0·63 0·64		Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 126 vom 31. Oktober 1903	2351	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Pos. G—3 a) und b), ferner Garne der Pos. G—3 a) der Güterklassifikation	Wien Nordbahnhof Olmütz	Bennisch	In der Spalte 5 „Nach" hat es statt „Benisch" richtig zu lauten: „Bennisch"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 129. **Wien, 7. November 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Betriebsreglement der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.*)

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck, Gütern, Tieren, Geldern, Werten u. s. w. mittels der Dampfschiffe des Oesterreichischen Lloyd erfolgt zu den im gegenwärtigen Reglement und in besonderen Bestimmungen enthaltenen Bedingungen, mit welchen sich die Parteien (Passagiere, Befrachter [Ablader]) durch die Annahme der Fahrkarten und Konnossemente einverstanden erklären. Besondere Bestimmungen haben neben diesem Reglement nur dann Geltung, wenn sie in dem zwischen der k. k. Staatsverwaltung und der Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd bestehenden Schiffahrts- und Postvertrage begründet, in den bezüglichen veröffentlichten Tarifen aufgenommen sind und in letzterem Falle mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruche stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

Dieses Reglement und die Tarife samt den besonderen Bedingungen müssen in den Agentien des Lloyd, an Bord der Lloydschiffe und sonst dem Publikum in entsprechender Weise zugänglich gemacht werden.

§ 2.

Die Bediensteten des Oesterreichischen Lloyd haben im Verkehre mit dem Publikum ein entschiedenes, aber höfliches Benehmen einzuhalten und sich innerhalb der Grenzen ihrer Dienstpflichten gefällig zu bezeigen. Die Annahme von Vergütungen oder Geschenken für dienstliche Verrichtungen ist ihnen untersagt. Den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit Dienstabzeichen versehenen Bediensteten hat das Publikum Folge zu leisten. Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Bediensteten hat am Lande der gesellschaftliche Agent oder dessen Stellvertreter, an Bord der Schiffe der Kommandant zu schlichten.

§ 3.

Beschwerden können bei der Verwaltung der Gesellschaft, bei den Agentien und an Bord der Schiffe beim Kommandanten angebracht, sowie auch in das auf jedem Schiffe und bei jeder Agentie aufliegende Beschwerdebuch eingetragen werden. Die Verwaltung wird baldmöglichst auf alle Beschwerden antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnortes des Beschwerdeführenden erhoben werden.

§ 4.

Die Berechnung der Transportpreise erfolgt auf den regelmässigen Fahrten des Oesterreichischen Lloyd für den Personenverkehr im allgemeinen und für den Güterverkehr in der Ausfuhr aus den österreichischen Häfen nach den zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarifen.

Tariferhöhungen ab heimischen Hafenplätzen treten im adriatischen Dienste nicht vor Ablauf von vier Wochen, im sonstigen Dienste nicht vor Ablauf von sechs Wochen nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Für den Fall, dass das Schiff während der Fahrt Quarantänemassnahmen zu bestehen hat, behält sich die Gesellschaft vor, ausser den tarifmässigen Fahr- und Frachtgebühren eine besondere, dem Umfange der Quarantäne entsprechende Gebühr sowohl im Personen-, als im Frachtenverkehre einzuheben.

Für Frachtstücke, welche Waren enthalten, die verschiedenen Tarifklassen angehören, wird die Frachtberechnung nach jener Warengattung vorgenommen, welche in die höhere Klasse fällt, ohne Rücksicht, ob die Menge derselben im Verhältnisse zu dem übrigen Inhalte steht.

*) Genehmigt mit Erlass des k. k. Handelsministers vom 16. Oktober 1903, Z. 48.847.

In der Warenklassifikation nicht genannte Artikel werden bei der Frachtbemessung nach den gleichartigen, in die Klassifikation aufgenommenen Gütern behandelt.

§ 5.

Die Fahrpreise, sowie die Frachten sind von und nach ausländischen Häfen in Gold und im inländischen Verkehre in Banknoten zahlbar. Im ersteren Falle werden in inländischen Häfen auch Banknoten zum jeweiligen Tageskurse als Zahlung angenommen.

II. Beförderung von Personen.

§ 6.

Personenbeförderung im allgemeinen.

Die regelmässige Personenbeförderung findet nach Massgabe der Fahrpläne statt, welche mindestens 14 Tage vor dem Inkrafttreten öffentlich bekanntzumachen sind. Die Fahrordnungen, sowie die Fahrpreistarife der betreffenden Linien sind in den Echellen und an Bord der Schiffe auszuhängen oder derart aufzulegen, dass sie anstandslos vom Publikum zur Kenntnis genommen werden können.

Auf jedem Dampfer muss die Maximalzahl der Passagiere, welche derselbe nach den bestehenden Vorschriften aufnehmen darf, durch einen entsprechenden Anschlag für das verkehrende Publikum ersichtlich sein.

§ 7.

Beförderung von Kindern.

Ein Kind bis zum vollendeten dritten Jahre wird frei befördert. Gehören mehrere Kinder unter drei Jahren derselben Familie an, so ist für jedes weitere derselben ein Viertel des vollen Fahrpreises zu zahlen. Für Kinder vom vollendeten dritten bis zum vollendeten zwölften Lebensjahre ist der halbe Fahrpreis zu entrichten.

§ 8.

Billetteverkauf.

In der Fahrkarte sind die Dampferlinien, die Strecke der letzteren und die Platzklasse, für welche sie Geltung hat, sowie der Fahrpreis bezeichnet.

Der Verkauf der Fahrkarten (Fahrbillette) erfolgt in den Agentien und nur in dringenden Ausnahmsfällen, gegen Entrichtung eines in den Tarifen der betreffenden Linien bekanntgegebenen Preiszuschlages, an Bord der Schiffe. Bei der Lösung der Fahrkarte hat der Passagier zugleich die etwa vorgeschriebenen Stempel- und sonstigen staatlichen Gebühren zu entrichten. Die Fahrkarte nach Häfen ausserhalb des Adriatischen Meeres hat nur für jene Personen Gültigkeit, auf deren Namen sie ausgestellt ist. Beim Betreten des Schiffes und auf Verlangen auch während der Fahrt hat der Passagier die Karte dem kontrollierenden Offizier vorzuweisen. Reisende, welche ohne gültige Fahrkarte betroffen werden, haben für die ganze von ihnen zurückgelegte Strecke und wenn die Echelle, in welcher sie sich eingeschifft haben, nicht unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Schiffe zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber K 6 zu entrichten.

§ 9.

Unterbringung an Bord und Verköstigung.

Bei Fahrten nach Häfen ausserhalb des Adriatischen Meeres ist für Kabinenpassagiere (I. und II. Klasse) die Gebühr für die Beköstigung während der Fahrt in dem Fahrpreise enthalten. Deckpassagiere (III. Klasse), welche sich der Schiffskost bedienen wollen, bezahlen hierfür den im Tarife pro Kopf und Tag festgesetzten Betrag.

Die Verköstigung auf den Linien des Adriatischen Dienstes ist für Kabinenpassagiere fakultativ; wenn dieselben die Kost wünschen, so haben sie dies an Bord zu erklären und die tarifmässige Gebühr zu entrichten.

In betreff der Beköstigung des Passagiers während des Aufenthaltes in Zwischenechellen, wo er entweder auf einem anderen Dampfer behufs Ueberschiffung zu warten hat oder aus sonst welchem Grunde verweilt, gelten die besonderen bezüglichen Bestimmungen des Passagiertarifes.

Muss die Reise des Schiffes unterbrochen werden, so wird die Gesellschaft dafür Sorge tragen, dass der Reisende auf ihre Kosten und ohne Beeinträchtigung seiner sonstigen Rechte aus dem Ueberfahrtsvertrage mit einer anderen gleichguten Schiffsgelegenheit nach dem Bestimmungshafen befördert werde. Weigert sich der Reisende, die angebotene Schiffsgelegenheit zu benützen, so hat er auf unentgeltliche Gewährung von Kost und Wohnung seitens der Gesellschaft bis zum Wiederantritte der Reise keinen Anspruch; dagegen steht ihm ein solcher zu, wenn die Gesellschaft es unterlässt, demselben die erwähnte andere Schiffsgelegenheit anzubieten.

§ 10.

Versäumung der Abfahrt.

Die Passagiere haben sich in den Hauptstationen spätestens eine halbe Stunde vor der Abfahrt an Bord einzufinden. Dem Passagier, welcher die Abfahrt versäumt, wird auf sein Verlangen die Hälfte des bezahlten Fahrgeldes zurückerstattet, wenn aber seine unvermeidliche Verhinderung nachgewiesen wird, die Gültigkeit der gelösten Fahrkarte für den nächsten Dampfer bewilligt; doch muss von dem Passagier ohne Verzug das bezügliche Ansuchen gestellt werden, und hat derselbe hinsichtlich der Unterbringung an Bord kein Vorrecht vor den Reisenden, welche sich zu der späteren Fahrt melden.

Wenn sich die Abfahrt des Schiffes aus Umständen höherer Gewalt (vis major) bei den Fahrten im Adriatischen Meere um 12 Stunden, bei den Fahrten im Mittelmeere um 24 Stunden, bei den übrigen Fahrten um 48 Stunden über die bestimmte Abfahrtszeit verzögert, so kann der Passagier die Rückzahlung des entrichteten Fahrpreises verlangen.

§ 11.

Ueberschiffung.

Falls während der Reise fahrplanmässig eine Ueberschiffung stattfindet, wird die Gesellschaft dafür sorgen, dass entsprechende Mittel zur Vornahme derselben vorhanden seien. Die Kosten der Ueberschiffung hat jedoch der Passagier für sich und sein nicht aufgegebenes Gepäck zu tragen. Im Fahrplane nicht vorgesehene Ueberschiffungen erfolgen dagegen auf Kosten der Gesellschaft.

§ 12.

Aufenthalt in Zwischenhäfen.

Die Unterbrechung der Fahrt in Zwischenhäfen und die Weiterfahrt mit einem folgenden Dampfer der Gesellschaft in der Richtung des im Fahrbillett bezeichneten Reisezieles sind auf sämtlichen Linien gestattet, mit dem Vorbehalte jedoch, dass die Unterbrechung jedesmal auf dem Fahrbillett vom Kommandanten des Dampfers vorgemerkt werde und die letzte Weiterfahrt

ab einem Zwischenhafen innerhalb zweier Monate vom Tage der Ausstellung der Karte stattfinde. Bei Fahrten im Adriatischen Meere darf jedoch nur eine zweimalige Unterbrechung der Reise stattfinden. Falls für die Linie, mit welcher die Weiterfahrt erfolgt, höhere Fahrpreise gelten, als auf jener, für welche die Fahrkarte gelöst wurde, ist der Preisunterschied gegen Empfangsbestätigung nachzuzahlen, welche der gesellschaftliche Agent oder der Kommandant auf der Karte zu vermerken hat.

§ 13.

Anweisung der Plätze und Betten.

Den Passagieren werden je nach ihrer Platzklasse bestimmte Räumlichkeiten und Deckabteilungen an Bord der Schiffe angewiesen. Passagiere einer niederen Platzklasse dürfen die Räumlichkeiten einer höheren nicht betreten. Es kann jedoch der Passagier auf eine höhere Platzklasse übergehen, wenn er die entsprechende Fahrpreisdifferenz vom zuletzt berührten Hafen ab entrichtet.

Der Dienerschaft beiderlei Geschlechtes ist der Aufenthalt in den Räumlichkeiten der I. Platzklasse nur vorübergehend zu dienstlichen Verrichtungen bei ihren Dienstherren gestattet, ausgenommen es sei für dieselbe der Fahrpreis I. Klasse gezahlt worden.

Auf den Linien im Adriatischen Meere wird ein Bett dem Passagier nur auf Verlangen und gegen Entrichtung einer Separatgebühr zur Benützung angewiesen. Auf den übrigen Linien dagegen erhält der Passagier mit der Lösung des Fahrbillettes die Berechtigung zur Benützung eines Bettes ohne besonderes Entgelt, solange überhaupt Betten verfügbar sind; sollten keine Betten mehr verfügbar sein, so werden die Passagiere bei Lösung des Fahrbillettes darauf aufmerksam gemacht werden.

§ 14.

Gepäck, Aufgabe desselben, Freigewicht.

Ein Passagier darf so viel Handgepäck in der Kabine mit sich führen, als dort ohne Schwierigkeit und Belästigung für die Mitreisenden untergebracht werden kann. Uebriges Reisegepäck ist nach Wahl des Passagiers gegen Gepäck- oder Ladeschein (Konnossement) aufzugeben. In betreff der Fracht für Gepäck gelten folgende Bestimmungen:

Für jede vollbezahlte Fahrkarte wird vom Oesterreichischen Lloyd an Reisegepäck frachtfrei befördert:

1. Auf den Linien innerhalb des Adriatischen Meeres:

in der I. Klasse . . . . 40 kg
in der II. und III. Klasse . . . . 30 „

2. Auf den Linien im Mittelmeere und Schwarzen Meere:

in der I. Klasse . . . . 100 kg
in der II. Klasse . . . . 60 „
in der III. Klasse . . . . 30 „

3. Auf den überseeischen Linien:

in der I. Klasse . . . . 150 kg
in der II. Klasse . . . . 100 „
in der III. Klasse . . . . 50 „

Auf Kinderfahrten zu halbem Preise entfällt die Hälfte der obigen Gewichtsbeträge.

Fahrräder werden in das Freigewicht nicht einbezogen.

Wenn das aufgegebene Gepäck obige Freifrachtmenge nicht überschreitet, so ist für dasselbe nur die in den Passagiertarifen festgesetzte Aufbewahrungsgebühr zu entrichten und erhält der Reisende einen Gepäckschein. Bei Ueberschreitung jener Menge ist, falls gegen Gepäckschein aufgegeben wurde, die Aufbewahrungsgebühr und für das Mehrgewicht die Fracht der höchst tarifierten Warenklasse des Gütertarifes zu zahlen. In diesem Falle erhält der Reisende ausser dem Gepäckschein noch eine Empfangsbestätigung über den entrichteten Frachtbetrag.

§ 15.

Ausschluss von Reisegepäck.

Waren und Kaufmannsgüter dürfen nicht als Reisegepäck mitgenommen oder aufgegeben werden. Ferner sind feuergefährliche und explosive Gegenstände von der Mitnahme an Bord des Schiffes ausgeschlossen. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung dieses Verbotes etwa entstehenden Schaden. Waffen und Munition jeder Art sind dem Kommandanten zu übergeben, der sie nach beendeter Reise dem Eigentümer zurückzustellen hat. Hunde und andere Tiere dürfen in den Passagierräumen nicht mitgeführt werden, sondern werden, nachdem die tarifmässige Fracht für sie entrichtet worden ist, an dem hierfür bestimmten Orte untergebracht.

§ 16.

Aufbewahrung und Ausfolgung des aufgegebenen Gepäcks.

Das gegen Gepäckschein aufgegebene Gepäck wird abgesondert unter Deck und, wenn vom Reisenden rechtzeitig beigestellt, mit demselben Schiffe befördert, auf welchem sich der Reisende befindet. In diesem Falle wird dasselbe gleichzeitig mit der Ausschiffung des Passagiers gegen Rückstellung des Gepäckscheines ausgefolgt. Meldet sich der Reisende nicht zur Empfangnahme seines Gepäcks, so wird bezüglich des letzteren vorgegangen, wie im dritten Abschnitte § 31 für nicht abgeholte Güter bestimmt ist.

§ 17.

Haftpflicht der Gesellschaft für Reisegepäck.

Für Abgang oder Beschädigung am Gepäck, welches von dem Passagiere aufgegeben worden ist, sind die Bestimmungen des III. Abschnittes dieses Reglements massgebend. Entschädigung wird im Verlustfalle (§ 18), wenn das Gepäck gegen Gepäckschein aufgegeben wurde, mit K 15 pro Kilogramm bis zum Maximalbetrage von K 200 pro Gepäckstück, wenn das Gepäck gegen Ladeschein aufgegeben wurde, bis zum Betrage von K 15 pro Kilogramm Gewicht geleistet, ausser es sei der Wert deklariert und die letzterem entsprechende Fracht- und Versicherungsprämie bei der Aufgabe entrichtet worden, in welchem Falle der deklarierte Wert ersetzt wird.

Für Verlust, Abgang und Beschädigung von Gepäck, welches der Passagier nicht aufgegeben hat, wird seitens der Gesellschaft nicht gehaftet, wofern derselben ein Verschulden nicht zur Last fällt.

Geld- und Wertsachen, welche nicht zum eigenen Gebrauche dienen, als Gepäck mitzuführen, ist untersagt; solche Gegenstände müssen — soll die Gesellschaft dafür haften — als Wertfracht aufgegeben werden. Für Geld- und Wertsachen, welche im Gepäcke vorgefunden werden, und welche ihrer Natur nach zu deklarieren waren, wird die tarifmässige Fracht mit dem doppelten Betrage eingehoben.

Für das als Frachtgut aufgegebene Gepäck kann der Passagier bei der Gesellschaft zu den zwischen ihr

und den Assekuranzkammern vereinbarten Bedingungen Versicherung nehmen.

§ 18.

Verlust von Gepäck.

Fehlende Gepäckstücke, gleichviel ob sie gegen Ladeschein oder Gepäckschein aufgegeben sind, werden nach Ablauf von 10 Tagen im Adriatischen Dienste, von 20 Tagen im Mittelmeerdienste und von 40 Tagen im überseeischen Dienste vom Tage, an welchem das Schiff, auf welchem sie verladen waren, an ihrem Bestimmungsorte angekommen ist, als in Verlust geraten betrachtet. Falls das Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sich sein Aufenthalt ermitteln lässt, auch wenn er bereits Entschädigung erhalten hat, zu benachrichtigen. Derselbe kann innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes, und zwar nach seiner Wahl entweder kostenfrei am Bestimmungsorte oder kosten- und frachtfrei am Aufgabeorte erfolgt werde.

An Bord der Dampfer zurückgelassene, an die Verwaltung abgelieferte Gegenstände werden mindestens drei Monate aufbewahrt. Sind dieselben jedoch dem Verderben ausgesetzt, so werden sie verkauft. Nach Ablauf obiger Frist wird mit den Gegenständen, bezw. mit dem Erlöse nach Massgabe der gesetzlichen oder sonstigen Vorschriften verfahren.

§ 19.

Beobachtung gesetzlicher Vorschriften.

Die Passagiere sind für die genaue Beobachtung der in den verschiedenen Häfen bestehenden sanitäts- und sicherheitspolizeilichen, zollamtlichen und postalischen Vorschriften persönlich verantwortlich.

Die Folgen versuchten Schmuggels, ungehöriger Mitnahme von Briefen, Paketen u. s. w. fallen somit den Zuwiderhandelnden selbst zur Last.

(Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Reichenberger elektrische Strassenbahn. (Vorlage des Detailprojektes für die Linie Reichenberg—Rosenthal I: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Stadtgemeinde Reichenberg vorgelegte Detailprojekt der Linie Reichenberg—Rosenthal I der elektrischen Strassenbahn in Reichenberg samt einer, auf dem Altstädter Platze in Aussicht genommenen Verbindungskurve von der Projektslinie zu der Linie Bahnhof—Volksgarten dieser Strassenbahn geeignet befunden, der kommissionellen Behandlung zur Grundlage zu dienen. Die k. k. Statthalterei in Prag wurde daher unterm 31. Oktober beauftragt, im Sinne der Bestimmungen der §§ 3 bis 5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die Stationskommission und die politische Begehung vorzunehmen. Die genannte Landesstelle wurde auch unter einem ermächtigt, für das ganze begangene Projekt oder für einzelne Teilstrecken desselben, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu erteilen, dass dieser Baukonsens erst nach Erteilung der Konzession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 41.907.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende September 1903.) Die Baubewegung auf den österr. Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates September 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund): im Baue am 1. Septbr. 1903	Hiervon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. Oktober 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
Teilstrecke Sambor — galizisch - ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach - St. Veit—Gastein minus km 0·430—30·371	30·9	30·9	30·9
b) Tauerntunnel km 34·6—43·0, lang 8455 m	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheiner Bahn: (Klagenfurt—[Villach]—Görz—Triest):			
a) Teilstrecke Klagenfurt—Rosenbachtal km 2·600—29·827 der Karawankenbahn	27·2	27·2	27·2
b) Karawankentunnel, lang 7966 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken, km 29·827—41·900	12·1	12·1	12·1
c) Teilstrecke Birnbaum — Assling—Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·954 der Karawankenbahn und km 0·00—27·200 der Wocheiner Bahn	29·2	29·2	29·2
d) Wocheiner Tunnel, lang 6366 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken, km 27·200—34·798	7·6	7·6	7·6
e) Teilstrecke der Wocheiner Bahn Podbrdo—Görz—St. Peter km 34·798 bis km 98·850	58·2	—	—
1. von km 34·798—35·550	—	0·8	0·8
2. von km 35·550—92·850 samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	—	57·4	57·4
f) Teilstrecke Prvačina—Triest km 10·286—52·543	42·3	—	42·3
Pyhrnbahn (Klaus-Steyrling—Selzthal)	43·2	—	—
a) Bossrucktunnel km 31·495—36·250, lang 4755 m samt Anschlussstrecken	—	6·4	6·4
b) die übrige Bahnstrecke	—	36·8	36·8
Rakonitz-Laun	44·9	44·9	44·9
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	17·7	17·7
b) Zweites Geleise in der Strecke Sigmundsherberg—Allentsteig	37·5	37·5	37·5
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen:			
a) Drittes Geleise in der Strecke Beraun—Königshof	3·2	3·2	3·2
b) Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Čerčan—Říčan	20·9	20·9	20·9

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. Septbr. 1903	verbleiben im Baue am 1. Oktober 1903
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen . .	517·7	466·8	509·1
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Spalato-Sinj	40·0	40·0	—
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Neumarkt-Suchahora	21·3	21·3	21·3
Absdorf-Stockerau	16·5	16·5	16·5
Hartberg-Friedberg	27·8	27·8	27·8
Saar-Tischnowitz	62·0	—	62·0
Swětla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	—
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	—
Schweissing-Haid	15·0	15·0	—
Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass): . .	4·4	—	—
a) Adhäsionsstrecke	—	2·0	2·0
b) Seilstrecke	—	2·4	2·4
Grobelno — Rohitsch - Sauerbrunn — Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn)	35·0	35·0	35·0
Przeworsk-Bachorz (Dynów)	43·8	43·8	43·8
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	11·4	11·4	—
Janow-Jaworów	31·3	31·3	31·3
Polnisch-Ostrau—Hruschau	4·1	4·1	4·1
Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel	5·8	5·8	5·8
Petersdorf-Ullersdorf-Winkelsdorf . . .	13·5	13·5	13·5
Korneuburg-Ernstbrunn	30·5	30·5	30·5
Stubaitalbahn (Innsbruck—Fulpmes) .	18·0	18·0	18·0
Elektrische Strassenbahnen in Pola . .	4·8	4·8	4·8
Elektrische Strassenbahnen in Wien . .	12·4	12·4	12·4
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	497·7	435·7	361·3

Es sind sonach durch den Baubeginn der Teilstrecke Prvačina—Triest der zweiten Verbindung mit Triest 42·3 km Hauptbahnen und der Lokalbahn Saar-Tischnowitz 62·0 km Lokalbahnlinien zugewachsen; dagegen durch Bauvollendung der Lokalbahn Spalato-Sinj, welche am 12. September 1903 eröffnet wurde, 40·0 km, dann der Lokalbahn Swětla-Ledeč-Kaców, welche am 24. September 1903 eröffnet wurde, 47·5 km, ferner durch die am 13. September 1903 erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf 22·5 km, sowie der Lokalbahn Schweissing-Haid, welche am 20. September 1903 eröffnet wurde, 15·0 km, und durch die am 13. September 1903 erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg 11·4 km, somit 136·4 km Lokalbahnlinien abgefallen. Es verblieben sonach am Schlusse des Monates September 1903 an Hauptbahnlinien 509·1 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 361·3 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass die Baulänge der Lokalbahn Hartberg-Friedberg von 27·6 km auf 27·8 km richtiggestellt wurde; dann dass das zweite Geleise in der Strecke Ziersdorf—Limberg-Maissau der Linie Wien—Eger der k. k. Staatsbahnen seit 4. April 1903 eröffnet ist; ferner dass der Sohlstollenvortrieb bis 30. September 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 707·3 m und fertige Tunnelmauerung 145·0 m (gegen 696·6 m und 135·0 m im Vormonate) und Südseite 569·9 m (gegen 547·7 m im Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 2460·3 m und fertige Tunnelmauerung 1440·0 m (gegen 2300·9 m und 1290 m im Vormonate) und Südseite 1803·0 m und fertige Tunnelmauerung 1230·0 m (gegen 1715 m und 1150 m im Vormonate); ferner beim Wocheinertunnel Nordseite 2556·2 m und fertige Tunnelmauerung 1768·0 m (gegen 2393·2 m und 1700 m im Vormonate) und Südseite 2149·4 m und fertige Tunnelmauerung 975·0 m (gegen 2064·7 m und 885·0 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 1171·8 m und fertige Tunnelmauerung 430·0 m (gegen 1143·5 m und 270 m im Vormonate) und Südseite 821·2 m und fertige Tunnelmauerung 404·0 m (gegen 789·8)m und 330·0 m im Vormonate). Die Installationsarbeiten sind beim Karawanken-, Wocheiner- und Bossrucktunnel nahezu durchgeführt und werden beim Tauerntunnel fortgesetzt.

Projektierte normalspurige Lokalbahn Czeicz-Steinitz. (Vorlage des Detailprojektes: Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding in Vorlage gebrachte Detailprojekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Czeicz der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding über Klobouk nach Steinitz geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Die k. k. Statthalterei in Brünn wurde demnach unterm 30. Oktober beauftragt, die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich des gegenständlichen Projektes einzuleiten. [E.-M.-Z. 30.837.]

Normalspurige Kleinbahnlinien in Prag und Umgebung. (Zweigeleisige Verbindungslinie von der Bolzanogasse durch die Mariengasse bis zur Hybernergasse: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. November die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der zweigeleisigen, von der Bolzanogasse durch die Mariengasse bis zur Hybernergasse führenden Verbindungslinie zwischen der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 37, konzessionierten Linie und der mit der Kundmachung vom 10. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 90, konzessionierten Linie der normalspurigen Kleinbahnlinien in der kgl. Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Verbindungslinie im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 48.907.]

Lokalbahn Innsbruck-Fulpmes (Stubaitalbahn). (Genehmigung der Unterbaunormalien.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Oktober die vom Magistrate der Landeshauptstadt Innsbruck vorgelegten, abgeänderten und ergänzten Unterbaunormalien für die in Bauausführung befindliche Lokalbahn Innsbruck-Fulpmes (Stubaitalbahn), und zwar:

1. die Profile des lichten Raumes der Fahrbetriebsmittel und der Tunnels;
2. die Profile für Dämme, Einschnitte, Stütz- und Futtermauern und die Flechtwerke;
3. den Normalplan für gewölbte und offene Objekte und für Rohrdurchlässe von 0·4 m und 0·6 m Lichtweite;
4. den Normalplan, bezw. die Typen für den Abschluss und die Abteilung der Bahn

nach Massgabe gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 44.620.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Braunau-Bürmoos (Weilhartbahn). (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission für die auf salzburgisches Gebiet fallende Teilstrecke.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat einvernehmlich mit der k. k. Statthalterei in Linz rücksichtlich des vom Komitee für die Erbauung der Weilhartbahn dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegten und von demselben der genannten Landesregierung behufs Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission übermittelten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Braunau a. Inn der Linie Steindorf—Braunau a. Inn der k. k. Staatsbahnen über Hochburg und Ostermiething zur Station Bürmoos der Linie Salzburg—Lamprechtshausen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft den Beginn dieser Amtshandlungen bezüglich des auf salzburgisches Gebiet fallenden Projektsteiles für den 12. November anberaumt. [E.-M.-Z. 48.119.]

Elektrische Strassenbahn in Pola. (Baukonsenserteilung für das Projekt der Remisen- und Werkstättenanlage.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat

unterm 25. September im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Bauunternehmung Jakob Ludwig Münz in Wien den Baukonsens für das vorgelegte Projekt, betreffend die Remisen- und Werkstättenanlage für die elektrische Strassenbahn in Pola, erteilt. [E.-M.-Z. 43.526.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Lemberg: Eröffnung der Teilstrecke Janów—Jaworów der Lokalbahn Lemberg [Kleparów]-Jaworów.) Am 14. November wird die Teilstrecke Janów—Jaworów der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Janów, die bisherige Station der bestandenen Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów, Lelechówka, Wereszyca-Wiszenka, Starzyska-Dwór (Personenhaltestelle), Starzyska-Szkło, Jazów nowy und Jaworów eröffnet werden. Hierbei gelangen die Stationen Lelechówka, Wereszyca-Wiszenka, Starzyska-Szkło, Jazów nowy und Jaworów für den Gesamtverkehr und schliesslich die Personenhaltestelle Starzyska-Dwór nur für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Ausland.

Deutsches Reich. (Hinausgabe einheitlicher Bestimmungen über die Benützung der D-Züge.) Nachdem in der letzten Zeit eine erhebliche Vermehrung der D-Züge auch bei Eisenbahnen ausserhalb Preussens stattgefunden hat, sind vom deutschen Eisenbahnverbande neue einheitliche Bestimmungen über die Benützung dieser Züge erlassen worden, die für alle deutschen Eisenbahnen Gültigkeit haben und am 15. Oktober 1903 in Kraft getreten sind. Darnach ist es auch gestattet, dass Reisende mit direkten Fahrkarten zur ununterbrochenen Fortsetzung der Fahrt von einem D-Zuge auf einen anderen D-Zug übergehen können, ohne dass sie von neuem eine Platzgebühr entrichten müssen. Voraussetzung ist, dass der Uebergang auf einem Bahnhofe erfolgt, auf dem der vorher benützte D-Zug verlassen worden ist. Für Berlin sind jedoch wegen der dortigen besonderen Verhältnisse nach wie vor stets neue Platzkarten zu lösen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Llyod.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis 10. November 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

4. Novbr., *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A). Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

5. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

6. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro). Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

7. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

10. Novbr., *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

4. Novbr., Dampfer „Almissa", Kapitän E. Camus, zu Mittag.
5. „ Dampfer „Venus", Kapitän N. Tomanovich } um
9. „ Dampfer „Venus", Kapitän N. Tomanovich } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

5. Novbr., um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien) Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

5. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Espero", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Konstantinopel.

8. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Goritia", Kapitän C. de Bretfeld, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel Varna, Sulinà, Galatz und Braila.

10. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Styria", Kapitän G. Burgstaller, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Preseva,

10. „ um 4 Uhr nachmittags (Direkte Thessalische Linie), Dampfer „Daphne", Kapitän S. Lucovich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Salonich, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

Ostindien, China und Japan.

5. Novbr., um 4 Uhr Nachmittags (Triest-Kobe), Dampfer „Vindobona", Kapitän B. Cobol, [von Fiume†) am 1. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Marq. Bacquehem", Kapitän T. Rassevich, [von Fiume†) am 8. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

18. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest-Shanghai), Dampfer „Maria Valerie", Kapitän P. Berberovich, [von Fiume†) am 14. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aeden, Bombay, Singapore, Hongkong und Shanghai.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen. anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Verwechslung von Stationsnamen. Zur Vermeidung von Verwechslungen wird auf folgende Stationsnamen aufmerksam gemacht:

Grünbach-Klaus an der Schneebergbahn (Wien-Aspang-Bahn);
Klausen in Tirol (Südbahn-Gesellschaft);
Klaus-Koblach (Arlbergbahn);
Klaus-Steyrling (Staatsbahn-Direktion Linz);
Bodenwerder Kemnade, Bodenwerder Linse (letztere beiden Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft)

Investitionsausgaben der Staatseisenbahnverwaltung. Der Gesamtbetrag der Aufwendungen, welche von der Staatseisenbahnverwaltung in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. September 1903 für Investitionszwecke bewirkt wurden, beziffert sich auf K 68,159.420, wobei die Gebarungsergebnisse für die ersten acht Monate definitiv, jene pro September provisorisch ermittelt sind. Von der obigen Summe entfallen K 63,716.546 auf die im Investitionsprogramme vorgesehenen Kredite (und zwar Kronen 27,699.156 auf Staatseisenbahnbau und K 36,017.390 auf Staatseisenbahnbetrieb). Ferner entfallen zu Lasten der ausserordentlichen Kredite des Staatsvoranschlages für das Jahr 1903 teils

für Bau-, teils für Betriebszwecke K 2,734.335 und zu Lasten der Kredite zur Fahrparkbeschaffung für Lokalbahnen K 1,708.539. Von der oben angeführten Gesamtsumme von K 68,159.420 wurden speziell zur Fahrparkbeschaffung für Haupt- und Lokalbahnen bisher verausgabt K 19,529.392.

Verlosungen.

Am 14. Oktober:

Torontaler Lokalbahn. 4½ proz. Partialobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 2. November:

Erherzog Albrecht-Bahn. 5 proz. Silberprioritäten I. Em., 5 proz. Goldprioritäten, 4 proz. Silberprioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Oesterr. Nordwestbahn. 3½ proz. und 5 proz. Prioritäten lit. B (Elbetalbahn) (Rückzahlung ab 1. Mai).

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. 4½ proz. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Mai).

Pinzgauer Lokalbahn. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Februar).

Dividenden.

Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr. Für die Prioritätsaktie Mk. 14·—.

Weitzersche Maschinen- und Waggonfabrik in Arad. Ab 22. Oktober K 12·50.

Brünner Lokalbahnen. Ab 1. Jänner K 8·—.

Personal-Nachrichten.

Diensteszuweisung bei der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen. Der bisherige Vorstand des Inspektorates A 4, Oberinspektor kaiserl. Rat Stanislaus Ritter v. Rybicki, wurde unter voller Anerkennung seiner auch in dieser Stellung geleisteten vorzüglichen Dienste aus Dienstesrücksichten auf dem von ihm vordem bekleideten Posten des Vorstandes des Inspektorates A 3 zurückversetzt.

Zugleich wurde die Leitung des Inspektorates A 4 dem mit dem Titel und Charakter eines Oberinspektors bekleideten Inspektor Karl Wurth übertragen und der bisher dem Inspektorate A 4 zugeteilte, mit dem Titel und Charakter eines Oberinspektors bekleidete Inspektor Friedrich Rietsch dem Sekretariate der General-Inspektion unterstellt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	Oktober 1903				Oktober 1902			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt . . .	216.118	255.399	188.209	283.308	224.485	241.463	250.584	215.364
Darunter:								
Weizen	15.369	61.555	42.185	34.739	18.614	80.035	69.721	28.928
Roggen	51.223	34.813	29.421	56.615	8.064	48.600	38.120	18.544
Gerste	17.079	14.703	11.031	20.751	16.544	17.159	13.119	20.584
Hafer	53.348	103.502	44.045	112.805	35.207	66.120	53.302	48.025
Mais	30.206	17.406	40.299	7.313	80.906	3.462	54.586	29.782
Hirse	886	503	290	1.099	3.086	238	725	2.599
Bohnen	506	4.410	3.790	1.126	3.340	8.466	6.529	5.277
Erbsen	1.708	2.969	249	4.428	336	40	151	225
Malz	631	90	126	595	490	155	45	600
Reps	7.035	1.699	1.536	7.198	25.663	1.919	329	27.253
Hanfsamen	299	200	220	279	36	299	99	236
Wicken	5.613	723	626	5.710	2.837	1.434	621	3.650
Mehl	7.287	4.944	7.115	5.116	879	964	635	1.208
Kleie	937	1.102	8	2031	208	140	112	236
	192.127	248.619	180.941	259.805	196.210	229.031	238.094	187.147
Spiritus	1.466	21	1.487	—	2.647	—	2.647	—
Zucker	28	616	620	24	162	—	162	—
Wein	2.864	650	542	2.972	1.920	347	306	1.961
Oele und Fette	1.043	506	398	1.151	829	353	512	670
Sonstige Waren	18.590	4.987	4.221	19.356*	22.717	11.732	8.863	25.586
Mittlere Tagesbewegung	16.430 Meterzentner				18.224 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	3,750.830	2,497.400	1,440.830	4,808.150	3,519.790	2,009.450	1,798.310	3,730.930

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	12	10	5	17	19	8	6	21
Versicherungswert . . . K	136.500·—	216.900·—	70.800·—	282.600·—	273.950·—	137.400·—	142.500·—	268.850·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	1.600·—	—	—	1.600·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	1.600·—	—	—	1.600·—

*) Darunter 8853 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit 15. November 1903 gelangen direkte Personenzugskarten III. Klasse zwischen der Station Priesen einerseits und den Stationen Görkau und Bodenbach anderseits über Komotau zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

	III. Klasse Kronen
Görkau—Priesen	—·60
Bodenbach—Priesen	2·80

Wien, am 3. November 1903. [1073]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Süddeutschland.

Einführung eines Nachtrages III zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 tritt ein Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 1, des vorbezeichneten Verbandstarifes in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über Bahnhofsverhältnisse in einzelnen deutschen Stationen; Aufnahme neuer Stationen in den allgemeinen Klassentarif und in einzelne Ausnahmetarife; Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen etc.); anderweitige Frachtsätze für Bestandteile von Maschinen (Ausnahmetarif Nr. 4); geänderte erhöhte Frachtsätze für Roh- und raffiniertes Petroleum etc. (Ausnahmetarif Nr. 14), ferner für Roh- und raffiniertes Benzin etc. (Ausnahmetarif Nr. 15); Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 17 (Glas) und Aenderungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 41 (Holz) enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 60 Pfennig = 70 Heller = 70 Centimes bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 3. November 1903. [1074]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station Lemberg.

Wegen Ueberfüllung der Lagerplätze und Magazine infolge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr seitens der Parteien wird auf Grund des § 69, Abs. 7, des österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Betriebsreglements vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde die tarifmässige lagergeldfreie Zeit für ankommende Güter in der Station Lemberg vom 6. November 1903 an bis auf weiteres auf 2 (zwei) Tage herabgesetzt.

Lemberg, am 4. November 1903. [1075]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen anderseits.

Berichtigung der Tarifbestimmungen und Tarifierung des Artikels „Eiserne Löffel".

I. Berichtigung der Tarifbestimmungen.

Im Tarife, Teil II, Heft 1, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen anderseits, gültig vom 1. Dezember 1901, sind unter „II. Spezielle Bestimmungen" nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

Im Punkte 7, 1. Abs., 8. Zeile, sind zwischen den Worten „der" und „Lokaltarif" die Worte „jeweilig gültige" einzufügen und in der 9. Zeile die Worte „gültig vom 1. Jänner 1901" zu streichen; im Punkte 7, 2. Abs., 5. Zeile, sind zwischen den Worten „des" und „Tarifes" die Worte „jeweilig gültigen" einzufügen; in der 6. Zeile ist nach dem Worte „Staatsbahnen" ein Punkt (.) zu setzen und sind die Worte „gültig vom 1. Jänner 1901" zu streichen.

Im Punkte 8, 1. Zeile, sind zwischen den Worten „des" und „Tarifes" die Worte „jeweilig gültigen" einzufügen und in der 2. Zeile die Worte „gültig vom 1. Jänner 1901" zu streichen.

Im Punkte 10, 3. Zeile, sind zwischen den Worten „des" und „Lokaltarifes" die Worte „jeweilig gültigen" einzufügen.

Im Teil II, Heft 2, des gleichnamigen Tarifes, gültig vom 1. Jänner 1902, sind unter „II. Besondere Tarifbestimmungen" nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

Im Punkte 2, Abs. c), 6. Zeile, sind zwischen den Worten „der" und „Lokaltarif" die Worte „jeweilig gültige" einzufügen und in der 7. Zeile die Worte „gültig vom 1. Jänner 1901" zu streichen.

Im Punkte 3, 5. Zeile, sind zwischen den Worten „des" und „Tarifes" die Worte „jeweilig gültigen" einzufügen; ferner sind in der 5. Zeile das Wort „gültig" und in der 6. Zeile die Worte „vom 1. Jänner 1901" zu streichen.

Die vorangeführten Berichtigungen sind im General-Gütertarife, Auflage 1903 (Oesterreich-Ungarn), I. Band, 2. Abteilung, Tarif Nr. 13 A, S. 1435, und im Tarife Nr. 13 B, S. 1447, sowie im Separatabdrucke aus dem General-Gütertarife im Tarife, Teil I, Heft 1, und Teil II, Heft 2, vom 1. Dezember 1901, bezw. 1. Jänner 1902, handschriftlich durchzuführen.

Die Durchführung im Tarifwege wird im Sinne der Bestimmung sub I, Abs. 2, zum Heft 1 gelegentlich der Herausgabe von Nachträgen zu diesen beiden Heften erfolgen.

II. Tarifierung des Artikels „Eiserne Löffel".

Eiserne Löffel, verzinnte, sind im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft im Bereiche des mit direkten Frachtsätzen ausgestatteten Nachbarverkehres nach den Klassen A—B—B zu tarifieren.

Wien, am 4. November 1903. [1076]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Grosse Kaninchenausstellung in Blatna. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anlässlich der am 11. Oktober 1903 in Blatna stattgefundenen grossen Kaninchenausstellung wurde die Verfügung getroffen, dass für den Transport der hierzu bestimmten Tiere und Gegenstände auf den in Böhmen und Mähren gelegenen Eisenbahnstrecken, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Internationale Ausstellung für die industrielle Verwertung von Spiritus und die Gärungsgewerbe in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in den Monaten April, Mai und Juni 1904 in Wien stattfindenden internationalen Ausstellung für die industrielle Verwertung von Spiritus und die Gärungsgewerbe finden für die Beförderung der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abt. B, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1903. (Einführung des Nachtrages IV.) Mit 1. November 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1903, der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. November 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Ausland.

Deutschland. (Bezirks-Eisenbahnrat des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Köln.) Der Bezirks-Eisenbahnrat des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Köln befürwortete in seiner Gesamtsitzung am 28. Oktober 1903

1. den Antrag der nordwestlichen Gruppe des Vereines deutscher Eisen- und Stahlindustrieller zu Düsseldorf, wonach die Kalksteinfrachten für den Hüttenbetrieb auf den Einheitssatz von 1·5 Pfg. für den Tonnenkilometer nebst 60 Pfg. Abfertigungsgebühr für die Tonne herabzusetzen sind;

2. einen Ausnahmetarif für Zement von allen preussischen Versandstationen nach den deutschen Seehafenstationen zur Ausfuhr über See auf der Grundlage von 1·7 Pfg. für den Tonnenkilometer mit 60 Pfg. Abfertigungsgebühr für die Tonne;

3. denselben Ausnahmetarif für Kalk und Zement der nordwestdeutschen Zementwerke zur Ausfuhr nach den Niederlanden;

4. die Anträge des mitteldeutschen Steinsalzsyndikates und der Salzwerke in Freden und Volpriehausen, wonach

a) nach Belgien eine Frachtermässigung gewährt werden soll auf der Grundlage von 22 Pfg. für den Tonnenkilometer für Entfernungen von 1 bis 100 km, unter Anstoss von 1·6 Pfg. für Entfernungen von 101 bis 400 km und von 1 Pfg. für weitere Entfernungen mit 60 Pfg. Abfertigungsgebühr für die Tonne;

b) der von anderen mitteldeutschen Gewinnungsorten bestehende Steinsalz-Ausnahmetarif nach West- und Süddeutschland auf Freden und Volpriehausen ausgedehnt werden soll.

Dagegen lehnte der Bezirks-Eisenbahnrat den von einer schlesischen Fabrik gestellten Antrag auf Ermässigung der Fracht für gereinigte Baumwolle und Baumwollabfälle im Versand von Friedland in Niederschlesien zur Ausfuhr ab.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutschland. (Beschaffung von Güterwagen mit mehr als 10 t Ladegewicht.) Gegen die Beschaffung von Güterwagen mit mehr als 10 t Ladegewicht hat sich kürzlich die Dresdener Handelskammer ausgesprochen. Sie beschloss, dieserhalb bei der General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen vorstellig zu werden. Die Kammer weist auf die Schwierigkeiten hin, die für Handel und Industrie aus der vermehrten Verwendung derartiger Wagen entstehen. Wie die Erörterungen in den beteiligten Kreisen ergeben haben, ist es für zahlreiche Händler und Gewerbetreibende schon jetzt sehr erschwert, Wagen zu 10 t für ihre Bezüge oder ihren Versand zu bekommen. Diese Interessenten sind aber gar nicht in der Lage, grössere Mengen auf einmal zu beziehen oder zu versenden. Da bei dieser Sachlage ein grosser Teil der Verfrächter wegen ungenügender Ausnützung des Ladegewichtes der Güterwagen des Vorteiles der Ausnahmetarife verlustig geht, tritt die Kammer dafür ein, dass auch die Wagen zu 10 t nach Möglichkeit beibehalten werden möchten. Für Sachsen mit seiner hochentwickelten Industrie, deren Betriebe in allen Grössenklassen über das ganze Land verstreut seien, könne die Beschaffung von Wagen mit möglichst hohem Ladegewichte den wirtschaftlichen Interessen des Handels und der Industrie durchaus nicht förderlich sein. Die Dresdener Handelskammer beantragt schliesslich noch die Verlängerung der Ladefristen bei Benützung solcher Wagen, sowie die Herabsetzung der Frachten für vollausgenützte Wagen zu 15 und mehr Tonnen. Mit der Steigerung des Ladegewichtes um die Hälfte stelle sich ja das Verhältnis zwischen Nutzlast und toter Last viel günstiger, es lassen sich mit weniger Wagen kürzere Züge bilden. Ungeachtet der grossen Ersparnisse, die dadurch die Bahnverwaltung mache, sei für die Verfrächter bisher oft nur eine Verteuerung des Transportes ausser anderen Nachteilen herausgekommen. Es wäre sehr zu wünschen, dass ein Teil des Gewinnes, bezw. der ersparten Transportkosten bei Einführung der grösseren Wagen auch den beteiligten Gewerbetreibenden zugute käme, indem eine wenn auch geringe Ermässigung der Frachten zugestanden würde.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Bezirks-Eisenbahnrat für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg.) Auf der Tagesordnung der am 25. November 1903 in Bromberg stattfindenden Sitzung stehen u. a. folgende Gegenstände:

1. Weitere Herabsetzung des Ausnahmetarifes für Düngekalk nach den Stationen östlich der Weichsel.

2. Aufnahme von Seehafenplätzen als Versandstationen in die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl zum Bau u. s. w. von See- und Flussschiffen.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Direkter Tierverkehr unter Deutschen Bahnen. (Neue Abfertigungsvorschriften.) In den nachbenannten Tierverkehren, und zwar im

Württembergisch-Bayerischen,
Badisch-Bayerischen,
Pfälzisch-Bayerischen,
Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischen,
Preussisch-Bayerischen und
Sächsisch-Bayerischen Tierverkehre

treten mit sofortiger Wirksamkeit folgende Abfertigungsvorschriften in Kraft:

Abfertigung nach Orten mit mehreren Bahnhöfen.
Viehabfertigung
nach München Südbahnhof und Nürnberg Zentralbahnhof.

Bei der Aufgabe von Gross- und Kleinviehsendungen nach München S.B. und Nürnberg Z.B. sind die Absender zur ausdrücklichen Erklärung zu veranlassen, ob die Tiere im städtischen Viehhofe oder an der Bahnhoframpe ausgeladen werden sollen.

Ersteren Falles ist auf den Begleitpapieren und den Wagenbeklebezetteln der Beisatz „Viehhof“, letzteren Falles der Beisatz „Bahnhoframpe“ beizufügen, so dass die Ausfertigungen entweder auf

München Südbahnhof—Viehhof,
Nürnberg Zentralbahnhof—Viehhof,
oder auf München Südbahnhof—Bahnhoframpe,
Nürnberg Zentralbahnhof—Bahnhoframpe

lauten.

Sind in einem Wagen Tiere verladen, die teils im Viehhofe, teils an der Bahnhoframpe ausgeladen werden sollen, so sind solche Wagen mit

München Südbahnhof—Bahnhoframpe,
Nürnberg Zentralbahnhof—Bahnhoframpe

zu bezeichnen, weil sie erst nach Ausladung der zum Abtriebe vom Bahnhofe bestimmten Tiere in den Viehhof verbracht werden.

Für jeden Wagen, der nach teilweiser Ausladung an der Bahnhoframpe ausrangiert und zur weiteren Ausladung in den städtischen Viehhof überführt wird, wird eine Rangiergebühr
für München Südbahnhof—Viehhof von Mk. 1 und
für Nürnberg Zentralbahnhof—Viehhof von Mk. 2
erhoben.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen. Gemeinschaftliches Heft vom 1. April 1901, enthaltend den Kilometerzeiger. (Einbeziehung der Station Georgensgmünd.) Auf Seite 15 des Nachtrages III ist die Station Georgensgmünd mit folgenden Entfernungen nachzutragen:

Kilometer bis zu den Grenzpunkten					
Fentsch Grenze	Amanweiler Grenze	Novéant Grenze	Chambrey Grenze	Avricourt Grenze	Altmünsterol Grenze
519	503	502	465	424	493

Niederländisch - Deutsch - Russischer Güterverkehr. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Von seiten der russischen Zollbehörden sind wegen ungenügender oder falscher Bezeichnung der Güter im Frachtbriefe, sowie wegen angeblich im „Zolldokument" vorgenommener Verbesserungen wiederholt nicht unerhebliche Zollstrafen verhängt worden.

Es wird daher auf die genaueste Beachtung der Bestimmungen im Niederländisch-Deutsch-Russischen Gütertarife, Teil I, Art. 6, Zusatzbestimmungen 1 (Abs. 2), 16 und 17, Art. 10, Zusatzbestimmung 1 a (Abs. 2), aufmerksam gemacht.

Korrekturen im „Zolldokument" sind stets amtlich zu bescheinigen.

Nordostdeutsch - Berlin - Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Oktober 1896. (Stationsnamenänderung.) Die Station Jablonowo der kgl. Eisenbahn-Direktion Danzig hat die Bezeichnung Gosslershausen erhalten.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Teil II, vom 1. Jänner 1899. (Einbeziehung der Station Maizières in den Ausnahmetarif Nr. 25.) Mit Wirksamkeit vom 1. November 1903 wurde die Station Maizières der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 25 für die Beförderung von Petroleum u. s. w. rumänischen Ursprunges einbezogen:

km	Nach Maizières von	Ausnahmetarif Nr. 25		
		I	II	III
		Pfennig für 100 kg		
711	Passau Donaulände trs. . . .	277	183	172
593	Regensburg „ „ . . .	251	166	155
668	Deggendorf „ „ . . .	273	183	172

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). (Einbeziehung der Stationen Mühldorf und Neusorg.) Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1903 wurden die Stationen Mühldorf (Bayern) und Neusorg in den Ausnahmetarif 1 b für Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern (S. 62 des Tarifes) einbezogen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2413	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalbahn	Zeitungspakete als Gepäck	Im Lokalverkehre der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Prag Oe.N.W.B.	Reichenau a. K.	Vorheriges schriftliches Ansuchen an die Direktion der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn behufs Festsetzung der Züge, mit welchen die Expedition zugelassen wird, sowie des Minimalgewichtes der mit den zugelassenen Zügen zu befördernden Pakete. Aufgabe der Zeitungspakete in konformer Verpakung, unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse, an der Gepäckskassa mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspakete in der Adressstation ohne vorhergehende Avisierung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Betriebsreglements für postzwangspflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassenen Güter entstehen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	•	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Teil I (Abteilung B), vom 1. Jänner 1902 in Abschn. A II unter a 4) sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen wird		Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Geringste Frachtgebühr bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller } pro Sendung exkl. der Stempelgebühr von 10 Heller pro Expedition " " " " Personenzügen 40 Heller }

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2414	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Feuerfeste Ziegel	Scheiblingkirchen	Assling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Tarife	157		Im Kartierungswege		
					Hüttenberg (L.B.)					143				
					Zeltweg					102				
2415	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Wein und Most	Wr.-Neustadt	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.) oder umgekehrt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in jedem Gewichte.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, Teile II	48 Heller inkl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller inkl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller	Im Kartierungswege		
2416			Tabak und Tabakfabrikate	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr.-Neustadt				Verschieden	48 Heller inkl. Auf- und Ablegegebühr	Verschieden			
2417			Getreide, Kleie und Gerstenschrot	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr.-Neustadt				48 Heller inkl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller inkl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller			
2418			Wagenfett	Wr.-Neustadt		Sendungen dürfen nicht nach Budapest und südlich Budapest gelegenen Stationen, und zwar auch nicht per Donauschiffahrt weiter verfrachtet werden			Heller	Heller	Heller			
					Wien (Matzleinsdorf)				53	40	13			
					Wien (E.W.A.)				53	40	13			
					Klein-Schwechat				53	40	13			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2419	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. österr. Staatsbahnen	Rohtabak und Abfälle von Rohtabak	Hainburg und vice versa über Grammat-Neusiedl—Graz	Fürstenfeld	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 5000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	247 Heller		Im Kartierungswege		
2420	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält, aus der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Strecken Lemberg—Podwołoczyska, Krasne-Brody, Lemberg—Itzkany, Stryj—Stanislau—Husiatyn, Halicz—Ostrów-Berezowica, Stryj—Chodorów—Podwysokie, Tarnopol—Kopyczyńce und Czernowitz—Nowosielitza	Schreckenstein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	28 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und an die Direktion der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien bis spätestens Ende März 1905 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Schreckenstein zur Verarbeitung gebracht werden, und hat die Fabrik auf dem Aviso und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Erbsen tatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihrem Etablissement bezogen wurden

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren über die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung des von den Sätzen des Tarifheftes 4 für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband zugestandenen vorangeführten Frachtnachlasses billiger stellen als bei direkter Abfertigung in den gleichen Relationen zu den Sätzen des Oesterreichisch-Ungarischen-Russischen Grenztarifes, gelangt ebenfalls erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2421	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kokes	Staab	Pozsony Zombor	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist durch den Absender, bezw. Empfänger zu besorgen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne 1406 2616		Im Kartierungswege		
2422	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält (aus Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I)	den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Strecken Lemberg — Podwołoczyska, Krasne — Brody, Lemberg — Itzkany, Stryj — Stanislau—Husiatyn, Halicz—Ostrów-Berezowica, Stryj—Chodorów—Podwysokie, Tarnopol—Kopyczyńce und Czernowitz—Nowosielitza	Gaya loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarifheft 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Verschieden	30 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien bis spätestens Ende März 1905 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Gaya zur Verarbeitung gebracht werden, und hat die Fabrik auf dem Aviso und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Erbsen tatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihrem Etablissement bezogen wurden

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der von den Sätzen des Tarifheftes 4 für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband zugestandenen vorangeführten Frachtnachlässe billiger stellen, als bei direkter Abfertigung in den gleichen Relationen zu den direkten Sätzen des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenztarifes, gelangt ebenfalls erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2423	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Staubkohle und Staubgrieskohle	Alt-Kladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neu-Kladno, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz	Oberlaa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.K.B., B.E.B., k.k.ö.St.B. und Lokalbahn Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	1262 Heller pro Tonne	1040 Heller pro Tonne	222 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		
2424	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält, aus Position G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Strecken: Lemberg—Podwoloczyska, Krasne—Brody, Lemberg—Itzkany, Stryj—Stanislau—Huslatyn, Halicz—Ostrów-Berezowica, Stryj—Chodorów—Podwysokie, Tarnopol—Kopyczyńce und Czernowitz—Nowosielitza	Komotau loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 4	Verschieden	Verschieden	70 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien bis spätestens Ende März 1905 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Komotau zur Verarbeitung gebracht werden und hat die Fabrik auf dem Aviso und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Erbsen tatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihrem Etablissement bezogen wurden

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren über die österreichischen Strecken auf Grund der vorstehenden Publikation billiger stellen als bei direkter Abfertigung in den gleichen Relationen nach den Sätzen des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenztarifes, gelangt ebenfalls die erstere Berechnung zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2425	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarif-Teiles I	Pertestie	Nowosielitza Reichsgrenze transit für Russland	Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch bei Verladung in Wagen mit einem Ladegewichte von 12.000 kg und darüber für 12.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bei Verladung in Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 12.000 kg für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Im Verkehre über Nowosielitza transit nach Russland ist die Aufgabe von Holzsendungen mit höherem Gewichte als 12.300 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen unzulässig. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder direkt nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza transit (für Russland) lauten. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen (42 Tagen) erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der sonstigen für die Anwendung des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes massgebenden Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Besteht kein direkter Frachtsatz	33 Heller		Im Kartierungswege		Der nebenstehende Frachtsatz findet auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidierung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. ausserdem auch des Frachtbrief-Duplikates (bei frankierten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldokumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Dokumente sind spätestens bis Ende März 1905 der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldokumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
2426	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff und Strohzellstoff (Cellulose) der Pos. H—32 a) und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Zartlesdorf	Saybusch-Żywiec Gródek Złoczów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 186 291 312		Im Kartierungswege		
2427	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Fohnsdorf	Scheiblingkirchen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	1030 Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		
2428	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Position E—5 und E—6, lit. c und d des Tarifheftes, Teil I, Abteilung B der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902, sowie zerlegte Eisenbahn-Lokomotiven und Dampfkessel	Wien K.F.J.B. Wien K.F.N.B. Wien Oe.N.W.B. Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Bodenbach St.E.G. transit Tetschen Oe.N.W.B. transit Tetschen Oe.N.W.B. transit Bodenbach St.E.G. transit Tetschen Oe.N.W.B. transit	Auflieferung von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Nachweis der Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokal-, bezw. Verbandstarife		Markpfennig 104	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Versender lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis Bodenbach, resp. Tetschen, sowie der Duplikat-Frachtbriefe hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen nach dem Auslande bis längstens Ende Februar 1905	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2129	**Lokalbahn Mutenitz-Gaya**		Braunkohlen	Dubnian	Gaya loko	**Auflieferung eines Minimalquantums von a) 8.000 t b) 12.000 t (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	11·2 Heller	ad a) 9·5 Heller ad b) 8·0 Heller	ad a) 1·7 Heller ad b) 3·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Repräsentanz der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft Wien, IV. Wiedner Gürtel 32	Die Sendungen müssen für ein Etablissement in Gaya bestimmt sein

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7	7	8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
42	Nr. 114 vom 8. Oktober 1903	2110	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	Futterkräuter etc.	Linien der beteiligten Verwaltungen		Bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1904 ist in der Rubrik 3 nach „Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie)" beizufügen: **„sowie der Kaadner Lokalbahnen"**, ferner ist in der Rubrik 5 nach „aufgeführten Bahnlinien" beizusetzen: **„sowie der Lokalbahn Kaschitz-Schönhof-Radonitz und der Kaadner Lokalbahnen"**, endlich in der Rubrik 10 vor „Ausnahmetarifes II" einzuschalten: **„betreffenden"**	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
71	Nr. 7 vom 15. Jänner 1903	481	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	Schnittholz der Pos. H—18 c, Ziffer 1 und 2, der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, etc.	Den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen	Oświęcim transit für Sendungen nach den in der Tabelle angeführten deutschen Stationen	**Die Rubrik 5 „nach“ wird wie folgt ergänzt: „Insoweit in dem vom 1. November 1903 gültigen Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina nach den vorgenannten deutschen Stationen direkte, ermässigte Frachtsätze bestehen, haben die in den Rubriken 10 und 11 angeführten Frachtsätze, bezw. Nachlässe keine Gültigkeit.“**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 130. **Wien, 10. November 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Betriebsreglement der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.*)

(Schluss.)

III. Bestimmungen rücksichtlich der Güterbeförderung.

A. Frachtvertrag.

§ 20.

Anmeldung und Beförderung der Güter.

Die Beförderung der Güter hat, soweit sie eingelangt sind, in der Reihenfolge ihrer Anmeldung zu geschehen. Art und Gewicht oder Mass der zur Beförderung übergebenen Güter ist bei der Anmeldung vom Befrachter (Ablader) anzugeben.

Von der Verpflichtung zur Mitnahme der zur Beförderung angemeldeten und eingelangten Güter ist die Gesellschaft nur dann befreit, wenn zwingende Gründe des Schiffahrtsbetriebes oder des öffentlichen Interesses diese Mitnahme verhinderten.

Langen zur Verschiffung mit einem bestimmten Dampfer angemeldete, bezw. angenommene Güter vor Abgang dieses Dampfers nicht ein, so ist die Gesellschaft, sofern sie nicht durch andere Zuweisungen schadlos gehalten wurde, berechtigt, von dem säumigen Befrachter die Bezahlung der halben Fracht für das ausgebliebene Gut zu fordern.

§ 21.

Gütermengen im Gewichte von 30.000 kg und darüber müssen der Gesellschaft spätestens 8 Tage vor dem veröffentlichten Abfahrtstage des betreffenden Dampfers vom Befrachter angemeldet und spätestens 5 Tage vorher greifbar zugewiesen werden, damit der nötige Dampferraum bereit gehalten werden kann.

Auf die Mitnahme von Sendungen in Mengen über 30.000 kg mit dem fälligen Dampfer kann der Befrachter nur dann rechnen, wenn auf die Anmeldung die Zusage der Gesellschaft ausgesprochen wird.

*) Vgl. Nr. 129 vom 7. November.

§ 22.

Abschluss des Frachtvertrages.

Ueber jede der Gesellschaft zur Verfrachtung übergebene Sendung wird ein Konnossement ausgefertigt, welches dem Befrachter ohne Verzug, spätestens jedoch vor Abfahrt des Schiffes auszufolgen ist.

Namens der Gesellschaft zeichnet rechtsgültig das Konnossement in Triest das Abfahrtsbureau, in den anderen Häfen der Agent der Gesellschaft oder der Schiffsführer ohne Mitwirkung des Befrachters.

Mit der Uebernahme des Konnossements von seiten des Befrachters ist der Frachtvertrag als perfekt anzusehen.

Ist bei Annahme der Sendung die Ausfertigung des Konnossements nicht sofort tunlich, so stellt die Gesellschaft einstweilen einen Empfangschein aus, durch welchen selbe die Pflichten eines Depositars übernimmt und welcher gegen das Konnossement ausgetauscht wird.

Das Konnossement enthält den Namen des Schiffes, des Kapitäns, den Namen des Befrachters und des Empfängers (oder Ordre), den Abladungs- und Löschungshafen, die Bezeichnung der geladenen Güter, deren Menge und Merkzeichen, den Ort und Tag der Ausstellung, die Zahl der ausgestellten Exemplare und die auf die Güterbeförderung bezüglichen Bestimmungen dieses Reglements, sowie für einzelne Verkehrsrichtungen mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums festgesetzte besondere Beförderungsbedingnisse.

In ein und dasselbe Konnossement können Güter nach verschiedenen Bestimmungen oder mit verschiedener Art der Frachtberichtigung nicht aufgenommen werden.

§ 23.

Ausfertigung des Konnossements.

Das Konnossement wird mit deutsch-italienischem und im indo-chinesischen Verkehre mit deutsch-englischem Texte aufgelegt.

Die Ausfüllung der mit deutsch-italienischem oder deutsch-englischem Texte aufgelegten Konnossemente erfolgt in deutscher, italienischer oder englischer Sprache.

Das Konnossement hat ausser den im § 22, Al. 4, bezeichneten Angaben den § 1 der Allgemeinen Bestimmungen und die Konnossementsbedingungen des Betriebs-Reglements zu enthalten.

Die Gesellschaft ist für die richtige Ausfertigung der Konnossemente gemäss den schriftlichen Angaben des Befrachters verantwortlich.

B. Konnossementsbedingungen.

§ 24.

Verpackung der Ware und Einschiffung derselben.

Die Güter müssen, soweit es deren Art bedingt, seegemäss verpackt sein. Die Frachtstücke müssen, soweit es deren Natur erlaubt, mit gut leserlichen, unauswischbaren Zeichen und Nummern und dem deutlichen Namen des Bestimmungshafen in mindestens 5 cm hohen Buchstaben versehen sein. Wenn Flüssigkeiten enthaltende Fässer in Ueberfässern oder Emballage aufgegeben werden, muss auf den letzteren eine schwarze Marke die Stelle des Spundloches angeben. Unverpackte Gegenstände (Eisen), welche nicht mit Marken und Nummern versehen werden können, müssen andere deutliche, unauswischbare Unterscheidungszeichen tragen.

Die Einschiffung des Frachtgutes erfolgt, sofern kein anderweitiges Uebereinkommen vorliegt, in jedem Hafen auf Veranlassung, Kosten und Gefahr des Befrachters.

§ 25.

Transportmittel.

Die Gesellschaft bringt ihr übergebene Waren, Geld- und Wertsendungen, Tiere u. s. w. mit eigenen und, wo nötig, mit fremden Schiffen an den Bestimmungshafen.

§ 26.

Ueberschiffung.

Die Gesellschaft ist nicht berechtigt, ohne Zustimmung des Befrachters die Güter in ein anderes Schiff umzuladen; anderenfalls ist die Gesellschaft für den hieraus entstehenden Schaden verantwortlich, es sei denn, dass der Schaden auch dann entstanden und dem Befrachter zur Last gefallen sein würde, wenn die Güter nicht in ein anderes Schiff verladen worden wären.

Auf fahrplanmässig oder aus Seezwang erfolgende Ueberschiffungen, bezw. Umladungen in ein anderes Schiff, findet die Bestimmung des vorstehenden Absatzes keine Anwendung und ist die Gesellschaft insbesondere in letzterem Falle berechtigt, das übernommene Gut vor oder nach dem Antritte der Reise auf andere ihrer Boote auf eigene Kosten zu überschiffen.

§ 27.

Lieferzeit.

Erfolgt die Ankunft des Gutes im Bestimmungshafen nicht innerhalb der nachstehend bezeichneten Fristen, so leistet die Gesellschaft Entschädigung, wofern die Verspätung nicht durch Umstände höherer Gewalt (vis major) verursacht worden ist.

Die Entschädigung beträgt das halbe Frachtgeld, wenn das Gut auf Linien im Adriatischen Meere 14 Tage, auf den levantinischen Linien ein Monat, auf den übrigen Linien zwei Monate nach der fahrplanmässigen Ankunftszeit eintrifft.

Trifft das Frachtgut auf den erstgenannten beiden Linien zwei Monate und auf den sonstigen Linien drei Monate nach der fahrplanmässigen Ankunftszeit am Bestimmungsorte nicht ein, so ist dasselbe als verloren zu betrachten und dessen Wert nach Massgabe des § 37 seitens der Gesellschaft zu ersetzen.

§ 28.

Deklaration.

Auf Verlangen der Gesellschaft hat der Befrachter eine Deklaration über den Inhalt der zur Beförderung aufgegebenen Kolli, Pakete, Geld- und Wertsendungen auszustellen. Er bürgt für die Richtigkeit der eigenen Deklaration und trägt alle Folgen, welche zum Schaden von Schiff und Ladung aus ungenauen Angaben entspringen. Die Gesellschaft ist befugt, die Uebereinstimmung des Inhaltes der Koli etc. mit der Deklaration in Gegenwart des Befrachters, seines Bevollmächtigten oder zweier Zeugen zu prüfen.

Falls der Inhalt der Ladung vom Befrachter unrichtig deklariert wurde, desgleichen wenn das tatsächliche Gewicht der Ladung das angegebene übersteigt, ferner wenn sich bei Wertsendungen ein höherer als der deklarierte Wert herausstellt, kann die Gesellschaft nach Wahl vom Befrachter oder Empfänger das Vierfache der richtigen Fracht für die ganze Partie als Konventionalstrafe einheben.

§ 29.

Nachnahme.

Jeder mit Nachnahme aufgegebenen Sendung muss eine Deklaration über den Betrag der Nachnahme beigegeben sein. Berechtigt zum Empfange der Nachnahme ist der Befrachter (Aufgeber), sobald deren Eingang der Agentie des Verladeortes avisiert ist oder ihr die Quittung der Agentie des Bestimmungshafens über die erhaltene Zahlung präsentiert wird. Beträgt die Nachnahme mindestens K 200, so wird der Empfangsberechtigte besonders avisiert.

Bei mit Nachnahme beschwerten Sendungen ab heimischen Häfen gegen auf Namen lautende Konnossemente verbleibt dem Befrachter (Aufgeber) das Verfügungsrecht und der Besitztitel rücksichtlich der Ware, wenn der Empfangsberechtigte innerhalb acht Tagen nach Anlangen der betreffenden Ware die Nachnahme nicht zahlt. Diese Verfügungsberechtigung erlischt, wenn vor Einlangen der Verständigung über die neue Disposition an die Agentie die Nachnahme erlegt und die Ware an den Empfänger ausgefolgt wurde.

Nachnahmen auf Güter, welche dem Verderben unterliegen, sind unzulässig.

Auf Nachnahme berechnet die Gesellschaft eine jeweils im Tarife festgesetzte Provision.

§ 30.

Ausschiffung der Güter.

Die Ablieferung der Frachtgüter am Bestimmungshafen erfolgt vom Bord; wenn nicht, so werden sie überall durch die Gesellschaft auf Kosten des Empfängers ausgeladen und gelandet, wobei ihr die Verpflichtungen eines ordentlichen Verwahrers obliegen.

Der Empfänger des Gutes wird durch die Agentie von dessen Ankunft avisiert. Ist derselbe nicht bekannt oder nicht auffindbar, so wird die Ankunft des Gutes durch Anschlag in der Agentie verlautbart.

Empfänger von Wert- und Geldsendungen haben die unausweichliche Verpflichtung, dieselben bei der An-

kunft des Schiffes an Bord abzuholen, widrigenfalls sie Kosten und Gefahr und alle übrigen mit deren Ausschiffung verbundenen Folgen des § 31 zu tragen haben.

Die gleiche Verpflichtung obliegt den Empfängern einzelner Artikel, wie lebender Tiere, Obst, Gemüse u. s. w., überhaupt bei den raschem Verderb unterliegenden Gütern, sowie gefährlichen und explosiven Gegenständen.

Bei jeder Agentie ist der für die Ausschiffung der Güter festgesetzte Gebührentarif zur Einsicht des Publikums aufzulegen.

Wenn infolge schlechten Wetters, höherer Gewalt (vis major), verhängter Quarantäne, ferner aus Rücksicht auf die Erfordernisse des Postdienstes und die Einhaltung des Fahrplanes oder aus einem anderen durch den Schiffahrtsbetrieb bedingten oder sonstigen unvorhergesehenen Grunde oder Umstande, der sich dem Einflusse der Gesellschaft entzieht, das Gut nicht im Bestimmungshafen gelöscht wird, kann die Gesellschaft, unbeschadet der Bestimmungen der §§ 26 und 27, dessen Ausschiffung in einem nächsten Hafen vornehmen, um es mit einem anderen Dampfer zurückbefördern zu lassen oder dasselbe an Bord behalten, um die Ablieferung bei der Rückfahrt zu bewerkstelligen.

§ 31.

Uebergabe des Gutes.

Der Empfänger hat bei Ankunft des Frachtgutes im Bestimmungshafen und, sobald das Schiff löschbereit ist, das Gut sofort gegen Bezahlung der Fracht und sämtlicher Spesen, sowie etwaiger Nachnahme zu beziehen.

Nicht abgeholte Güter werden im Zollamte, in Lagerhäusern oder mit einer dreitägigen Lagerzinsfreiheit im Magazine der Gesellschaft deponiert; Ladungs- und Ueberfuhrsgebühren, Lagerspesen etc., sowie sonstige allfällige Folgen des versäumten Bezuges gehen dann zu Lasten des Empfängers.

Die Ausfolgung an letzteren geschieht nur gegen Rückgabe des quittierten Konnossements. Die Identität der betreffenden Unterschrift zu prüfen ist die Gesellschaft nicht verpflichtet. Ist von mehreren Konnossement-Exemplaren eines erfüllt, so sind die anderen erloschen.

Frachtgut, welches innerhalb der nachfolgend bestimmten Fristen nicht bezogen worden ist, kann von der Gesellschaft veräussert werden, um mit dem Erlös Frachtnachnahme und Auslagen zu decken.

Güter, welche raschem Verderb unterliegen, werden nach 24 Stunden, Güter, welche Lagergebühren unterliegen, ehe diese Gebühren nebst den auf dem Gute haftenden Forderungen der Gesellschaft den Wert des Gutes erreichen, Güter, welche in den Magazinen der Gesellschaft liegen, aber jedenfalls nach 6 Monaten veräussert. Wenn tunlich, wird der Befrachter vor der Veräusserung vom nicht erfolgten Bezuge des Frachtgutes verständigt.

§ 32.

Haftpflicht der Gesellschaft und Geltendmachung der Ansprüche.

Der Verfrachter haftet für jeden Schaden, der aus dem mangelhaften Zustande des Schiffes entsteht, es sei denn, dass der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war; ebenso für Fehler oder Nachlässigkeiten seiner Angestellten in betreff der ordnungsmässigen Stauung, Verwahrung, Behandlung und Ablieferung der Ladung.

Alle Vereinbarungen und Klauseln, welche dem entgegenstehen, sollen nichtig sein.

Die Gesellschaft haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung der Güter seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Die Gesellschaft haftet bei Sendungen nach adriatischen Häfen zwei Tage, bei Sendungen nach Echellen der Levante (griechischen, türkischen und ägyptischen Häfen), sowie nach den Schwarze Meer- und Donau-Häfen acht Tage, und bei Sendungen nach Relationen jenseits des Suezkanales oder jenseits Gibraltar einen Monat nach Landung des Gutes, sofern sie sich nicht über die ordnungsmässige Ausfolgung des Gutes an den Empfänger oder über die ordnungsmässige Uebergabe an ein unter staatlicher Aufsicht stehendes Lagerhaus oder ein Zollamt, bezw. mit einer reinen Bestätigung der letzteren ausweist.

Eine Beanständung wegen Abgängen, Beschädigung oder sonstigen Mängeln bei der Ablieferung des Gutes ist nur dann zulässig, wenn dieselbe im Entlöschungshafen innerhalb der im vorstehenden Absatze bezeichneten Fristen schriftlich zur Kenntnis der Agenten der Gesellschaft gebracht wird.

Klagen und Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegenüber der Gesellschaft können bei den zuständigen Gerichten des Heimats- oder des Ankunftshafens, oder bei den Handelsgerichten in Wien anhängig gemacht werden. Klageberechtigt ist der beschädigte Teil, entweder Verschiffer oder Empfänger, und zwar innerhalb eines Jahres, von der Erhebung des Protestes an gerechnet.

Die Frist, während welcher die Reklamation bei der Gesellschaft anhängig war, ist in die einjährige Klagefrist nicht einzurechnen.

§ 33.

Ausnahme in türkischen Häfen.

In jenen türkischen Häfen, wo keine zollamtlichen Register geführt werden, hat der Ladungsempfänger der Ausschiffung selbst beizuwohnen und den Bezug, wie in den §§ 30 und 31 erwähnt, zu veranlassen, da die Gesellschaft für Abgang, Verwechslung und Beschädigung hierbei nicht aufkommt.

§ 34.

Beschränkung der Haftpflicht.

Die Gesellschaft haftet nicht für den Schaden welcher durch Verlust oder Beschädigung der Güter seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Die Gesellschaft haftet in Ansehung der zum Transporte übernommenen Güter nicht für Schäden, welche durch Regen, Feuchtigkeit und andere Ursachen bei der Ein-, Aus- und Umschiffung, gleichviel ob mittels Lichter oder direkter Landung vom Bord, oder durch Quarantänebehandlung entstehen können, vorausgesetzt, dass die Gesellschaft nachweist, die Pflichten eines ordentlichen Frachtführers erfüllt zu haben.

Die Gesellschaft haftet nicht für Schäden und Verluste infolge von Krieg, Feindseligkeiten, Repressalien,

Arrestation, Blockade, Beschlagnahme, Belästigung freundlich oder feindlich gesinnter, anerkannter oder nicht anerkannter Regierungen und Kriegsereignissen oder Seeräubereien überhaupt. Sie haftet ferner nicht für Schäden und Verluste, welche durch Schiffbruch, Strandung, Zusammenstoss zur See, Feuer und Brand zur See, Explosion, Springen der Kessel, Maschinenbruch, durch Rollen und Stampfen des Schiffes, Rost, durch mangelhafte Verpackung und andere mit der See- und Flussschiffahrt verbundene Gefahren an Bord, auf Lichter oder am Ufer entstehen.

Die Gesellschaft übernimmt keine Haftung für Bruch leicht zerbrechlicher Sachen, Kalo und Verlust durch Tod oder Entspringen von zur Beförderung übernommenen Tieren.

Sie übernimmt endlich keine Haftung für Inhalt und Wert, Gewicht und Mass, rücksichtlich letzterer, sofern die Ladung nicht im Sinne der nachfolgenden Bestimmung zugezählt, zugemessen oder zugewogen wurde, und wenn das Frachtgut in Ansehung der äusseren Beschaffenheit, Umhüllung, Siegel u. s. w. unverletzt und, so wie es übernommen worden ist, am Bestimmungshafen abgeliefert wird, wofern nicht nachgewiesen wird, dass der Abgang oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme des Gutes bis zur Ablieferung desselben entstanden ist.

Auf Verlangen des Befrachters ist die Gesellschaft gehalten, die Ladung bei der Aufgabe in Triest gegen Entrichtung einer tarifmässig festgesetzten besonderen Gebühr zugezählt, zugemessen oder zugewogen zu übernehmen, wenn das Verlangen auf Vornahme der Zuzählung, Zumessung oder Abwage schriftlich gestellt, und wenn das betreffende Gut der Gesellschaft rechtzeitig greifbar zugewiesen wurde, sowie wenn nicht zwingende Gründe des Schiffahrtsbetriebes, bezw. der zeitgerechten Abfertigung des betreffenden Dampfers der Ausführung der verlangten Zuzählung, Zumessung oder Abwage entgegenstehen.

§ 35.

Haftung im Verkehre mit anderen Transportanstalten.

Wird ein Gut bis zu seinem Bestimmungsorte nicht mit eigenen Schiffen der Gesellschaft gebracht, so haftet dieselbe, wenn der weitere Frachtführer bei der Aufgabe bezeichnet wurde, nur bis zur Uebergabe des Gutes an letzteren; wurde aber der weitere Frachtführer bei der Aufgabe nicht vorher bestimmt und bezeichnet, so haftet die Gesellschaft für die ordentliche Wahl desselben.

In Fällen fahrplanmässiger Ueberschiffung erfolgt die Beförderung der Waren durch den weiteren Frachtführer unter den Transportbedingungen des letzteren.

Auf den Umschlagplätzen wird die Gesellschaft die Pflichten eines ordentlichen Verwahrers erfüllen und womöglich eine Bestätigung über ordnungsmässige Uebergabe der Waren vom zweiten Frachtführer erlangen.

§ 36.

Verantwortlichkeit der Parteien.

Befrachter und Empfänger haften für Geldstrafen, Unkosten und Schäden, welche durch Aufhalten des Schiffes oder zwangsweise Ausladung, wegen Schmuggels, verdächtigen Handels, irrtümlicher und ungenauer Bezeichnung der Kolli nach Marken, Anzahl, Gewicht, Inhalt, wegen Nichtbeachtung besonderer behördlicher Vorschriften am Abgangs- oder Bestimmungshafen verursacht wurden. Die Gesellschaft hat wegen der hierauf begründeten Forderungen das Retentionsrecht an dem Frachtgute und, sofern letzteres konfisziert worden ist, das Regressrecht gegen Befrachter und Empfänger.

§ 37.

Ausmass der Entschädigung in Verlustfällen.

Bei Verlust (sofern er nicht durch höhere Gewalt und Seegefahr entstanden ist) von Geld- und Wertsendungen leistet die Gesellschaft Ersatz nur bis zur Höhe des deklarierten Wertes. Dasselbe gilt rücksichtlich der Pakete und kleinen Kolli; waren letztere jedoch ohne Wertangabe zur Beförderung aufgegeben, so erstreckt sich die Ersatzpflicht der Gesellschaft nicht über den Betrag von K 15 pro Kilogramm Gewicht nach Massgabe der Inhaltsdeklaration. Für in Verlust geratene Waren im allgemeinen wird die zu leistende Entschädigung nach der Inhaltsdeklaration sowohl als der gehörig beglaubigten Originalfaktura normiert (§ 32).

Wird das Gut nach der Ersatzleistung wieder aufgefunden, so steht demjenigen, welchem der Ersatz zugekommen ist, die Option zu, die Herausgabe des Gutes gegen Rückstellung der empfangenen Entschädigung zu verlangen.

§ 38.

Frachtzahlung.

Die Frachtzahlung erfolgt gemäss der Bestimmungen der Frachttarife, welche insbesondere auch festsetzen, in welchen Fällen und Bestimmungshäfen die Fracht im voraus zu entrichten ist oder unter welchen Bedingungen, bezw. gegen welchen Frachtzuschlag die Zahlung der Fracht und Nebenspesen im Bestimmungshafen angewiesen werden kann.

Für Flüssigkeiten und Waren, die raschem Verderb unterworfen sind, sowie für Mustersendungen, deren Wert keine Gewähr für Deckung der Transportgebühr bietet, muss die Fracht im vorhinein entrichtet werden.

Eine Zinsenvergütung auf die vom Befrachter entrichtete Fracht findet nicht statt.

Die bezahlte Fracht ist verdient, auch wenn das Schiff verloren geht.

§ 39.

Sanitäts- und Quarantänegebühren, Nebenspesen.

Nebst der eigentlichen Fracht hat der Befrachter oder Empfänger auch die bei der betreffenden Sendung aufgelaufenen Spesen für Ein- und Ausschiffung, die Gebühren der Lokalbehörden, Waggelder, Sanitäts- und Quarantänegebühren u. s. w. zu entrichten.

§ 40.

Von der Beförderung ausgeschlossene und bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

Ausgeschlossen von der Beförderung mit den Dampfern der Gesellschaft sind alle der Entzündung und Explosion unterworfenen und solche Gegenstände, welche die Ladung gefährden können, oder die wegen ihres Umfanges, ihrer Form oder sonstiger Eigenschaften sich zum Transporte nicht eignen. Für solche Güter, deren Verladung besondere Schwierigkeiten verursacht, dann für die Beförderung lebender Tiere unter obligater Führung sind die Transportbedingungen besonderer Vereinbarung vorbehalten.

§ 41.

Löschung des Gutes ausserhalb des Bestimmungshafens.

Erscheint dem Kapitän das Einlaufen im Bestimmungshafen im Falle von Blockade oder Handelsverbot oder ohne diese aus Befürchtung vor Krieg und

Aufruhr nicht ratsam, so hat er die Befugnis, die Ladung in einem anderen ihm sicher dünkenden Hafen zu löschen, und zwar unter der Obsorge des Agenten der Gesellschaft oder unter behördlicher Aufsicht, aber auf Kosten und Gefahr der Befrachter oder Empfänger, da mit der Ausladung jegliche Haftung der Gesellschaft aufhört, der jedoch die Pflicht obliegt, die Inhaber der Konnossemente und, sofern letztere an Ordre lauten, die Befrachter von dem Vorgange zu verständigen.

C. Versicherung.

§ 42.

Wenn aus dem Konnossement hervorgeht, dass der Aufgeber des Frachtgutes Versicherung bei der Gesellschaft genommen hat, so vergütet sie die während des Transportes von Ufer zu Ufer vorgekommenen Schäden und Verluste nach den Bedingungen des diesbezüglich mit den Assekuranzkammern abgeschlossenen Versicherungsvertrages, wovon bei jeder gesellschaftlichen Agentie eine Kopie zur Einsicht aufliegt.

Den Kommandanten der gesellschaftlichen Dampfer steht es frei, die Reise mit oder ohne Lotsen anzutreten, von der Route abzuweichen, auch in rückläufiger Richtung, Schiffe ins Schlepptau zu nehmen und denselben auch dann Hilfe zu leisten, wenn keine gesetzliche Pflicht dazu vorliegt.

Es ist ausdrücklich festgesetzt, dass im Falle von Havarie-Grosse, wo immer sich selbe ereignet haben mag, die Dispache ausschliesslich in Triest, als dem Ausrüstungshafen des Dampfers, aufgemacht werden wird, ohne Rücksicht auf die Bestimmung der an Bord befindlichen Waren, und verpflichten sich die Empfänger, das bezügliche Kompromiss über die Ernennung von zwei Dispacheuren des Triester k. k. Handels- und Seegerichtes zu unterfertigen. Die Empfänger verzichten auf jede Einwendung dagegen und verpflichten sich im voraus zur Einzahlung jenes Schadenanteiles (Beitragsquote), welcher nach Aufmachung der Dispache auf die von ihnen bezogenen Güter entfallen wird.

Schlussbestimmung.

§ 43.

In ausländischen Hafenplätzen behält sich die Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd im Verkehre nach ausländischen Bestimmungs- oder Zwischenhäfen Abweichungen von den vorstehenden Bestimmungen über die Güterbeförderung, sowie die Vereinbarung besonderer Konnossementbedingungen, bezw. -Klauseln mit dem Verschiffer vor.

Schiffahrt.

Ludwig-Donau-Main-Kanal. Dem Berichte der kgl. bayerischen Staatsverwaltung über die Ergebnisse des Betriebes des Donau-Main-Kanales im Jahre 1902 sind nachstehende Daten zu entnehmen. Im ganzen befuhren den Kanal 1160 beladene und 596 leere Schiffe, zusammen 1756 Schiffe und 438 Flösse, somit gegen das Jahr 1901 503 Schiffe und 261 Flösse weniger. Diese 1756 Schiffsgänge wurden von 36 Schiffen gemacht, deren Tragfähigkeit je 120 t beträgt. Von den Schiffen bewegten sich 694 beladene und 180 leere, zusammen 874 in der Richtung nach dem Main, dagegen 466 beladene und 416 leere, zusammen 882 in der Richtung nach der Donau. Von 438 Flössen bewegten sich 292 in der Richtung nach dem Main und 146 in der Richtung nach der Donau. Transportiert wurden in der Richtung nach dem Main 65.410·64 t (— 12.889·12 t gegenüber dem Vorjahre), in der Richtung nach der Donau 30.552·24 t (— 4256·66 t gegenüber dem Jahre 1901); die in beiden Richtungen bewegte Gütermasse erreichte ein Gesamtgewicht von 95.962·88 t und blieb um 17.145·48 t gegenüber dem Vorjahre zurück. Die Gesamteinnahme aus dem Kanalbetriebe betrug Mk. 77.897·76 (— Mark 7537·60); hiervon entfallen auf Schiffsgebühren Mk. 51.012·40, auf Leergänge Mk. 2467·97, während der Rest von Mk. 48.544·43 auf Güter und Flösse entfällt.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des CLIII. Stückes.) Das am 22. Oktober 1903 herausgegebene CLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1327: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. Oktober 1903, Z. 46.911, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des CLIV. Stückes.) Das am 23. Oktober herausgegebene CLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1328: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. Oktober 1903, Z. 46.763, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den politischen Bezirken Rann (Steiermark) und Lussin (Küstenland) nach Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des CLV. Stückes.) Das am 24. Oktober herausgegebene CLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1329: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 20. Oktober 1903, Z. 51.927, betreffend die Verkehrsbeschränkungen für Klauentiere in mehreren politischen Bezirken.

— (Inhalt des CLVI. Stückes.) Das am 26. Oktober herausgegebene CLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1330: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 22. Oktober 1903, Z. 29.445, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Distrikten.

— (Inhalt des CLVII. Stückes.) Das am 27. Oktober herausgegebene CLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1331: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Oktober 1903, Z. 47.498, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des CLVIII. Stückes.) Das am 28. Oktober herausgegebene CLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1332: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. Oktober 1903, Z. 227.339, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche in dem sächsischen Grenzorte Unterwiesenthal.

Nr. 1333: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 24. Oktober 1903, Z. 26.171, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

— (Inhalt des CLIX. Stückes.) Das am 29. Oktober herausgegebene CLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1334: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 25. Oktober 1903, Z. 22.752/X, betreffend die Abänderung der Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Nordostdeutsch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages 1.

Mit 20. November 1903 tritt zum Teil II des Nordostdeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. Juni 1902 der Nachtrag 1 in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau, Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direktion erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von Mk. 0·25, resp. 29 Heller erhältlich.

Wien, am 5. November 1903. [1077]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Berlin-Stettin-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages IV.

Mit 20. November 1903 tritt zum Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandstarife vom 20. August 1901 der Nachtrag IV zum Teile II in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direktion erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von Mk. 0·10, resp. 12 Heller erhältlich.

Wien, am 5. November 1903. [1078]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines Nachtrages VI zum Lokalgütertarife.

Mit 1. Jänner 1904 (für Frachterhöhungen mit 1. Februar 1904) gelangt der Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, gültig vom 1. Jänner 1898, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält alle jene Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, welche durch die Nachträge I bis V zur Durchführung gelangt sind, ferner die auf den Linien der vorgenannten Bahnverwaltung gültigen, zum Teil geänderten und ergänzten Ausnahmetarife, ferner einen neuen Anhang über temporäre Frachtbegünstigungen, sowie ein neues Verzeichnis der Befugnisse und Einrichtungen der Stationen und Haltestellen.

Die bisher erschienenen Nachträge I bis V samt dem Anhange über temporäre Frachtbegünstigungen und die im Haupttarife und in den vorbezeichneten Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarife werden gleichzeitig ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 5. November 1903. [1079]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Auflassung der Güternebenstelle in Bad Lopuszna.

Die im Verkehrsbereiche der Station Berhometh a. S. der Bukowinaer Lokalbahnen gelegene Güternebenstelle Bad Lopuszna, welche jährlich vom 1. Juli bis 31. August geöffnet ist, wird aufgelassen.

Die laut der gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (auf S. 65) kundgemachten und behördlich bewilligten Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist, und zwar

1. für Lopuszna . . . . 24 Stunden
2. für Güter, welche in Berhometh a. S. für Lopuszna
   a) Dienstag abends, Mittwoch, Samstag und Sonntag anlangen . . . . . . 48 Stunden
   b) Freitag abends anlangen . . . . . 72 Stunden

werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. Oktober 1903, Z. 44.162/16, aufgehoben.

Czernowitz, am 2. November 1903. [1080]

K. k. Betriebsleitung.

Wiener Ueberfuhrtarif.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Am 23. Dezember 1903 treten die im „Anhange (ermässigte Frachtsätze)" zu dem vom 1. Juli 1903 gültigen Wiener Ueberfuhrtarife in der Abteilung A unter Post Nr. 8 für Kohle der Position K—25 der Güterklassifikation

a) von Wien Nordbahnhof transit und
b) von Wien Nordbahnhof loko

nach Wien Praterquai enthaltenen Frachtsätze von ad a) 64 und ad b) 155 Heller pro Tonne ausser Wirksamkeit.

Wien, am 5. November 1903. [1081]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der am Wiener Ueberfuhrtarife beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe eines neuen Anhanges zum Lokalgütertarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn).

Am 1. Jänner 1904 tritt zu dem vom 1. Juni 1900 gültigen Lokalgütertarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn) ein neuer Anhang in Kraft, durch welchen der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1903 aufgehoben wird.

Dieser Anhang ist im Tarifbureau der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Rudolfrakpart 6) zum Preise von 30 Heller pro Exemplar erhältlich.

Budapest, am 6. November 1903. [1082]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung eines Frachtsatzes im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, Abschn. B.

Mit Wirksamkeit vom 22. Dezember 1903 tritt der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschn. B VI, auf S. 395 sub Post Nr. 9 für den Artikel Salz rücksichtlich der Relation Kaczyka—Kimpolung vorgesehene Frachtsatz von 28 Heller pro 100 kg ausser Kraft und wird durch einen im vorliegenden Verordnungs-Blatte unter „Tarifermässigungen" verlautbarten Satz von 37 Heller pro 100 kg ersetzt.

Wien, am 5. November 1903. [1083]

Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1903 gelangen von Wien Westbahnhof nach Heidelberg Hauptbahnhof und Mannheim Hauptbahnhof über Passau—Würzburg Schnellzugsfahrpreise für einfache Fahrt in III. Klasse, dann für Hin- und Rückfahrt in allen Klassen, ferner von Wien Westbahnhof nach Karlsruhe Hauptbahnhof über Salzburg—Ulm Schnellzugsfahrpreise für Hin- und Rückfahrt in allen Klassen zur Einführung.

Wien, am 5. November 1903. [1084]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbefugnis für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte etc. in den Lagerhäusern der Firmen Kriss, Singer & Weinschel, Moses Breuer, Jakob Baidaff, Gartenberg & Schreier und Rubin Barschach in Kolomea, der Firma Joachim Parnass in Tarnopol und der Firma A. M. Brunstein in Volksgarten.

Vom 1. Jänner 1904 an bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, wird unter Einhaltung der im Tarife, Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 festgesetzten Bedingungen die Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Malz, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Oelsaaten in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen rücksichtlich solcher Sendungen gestattet, welche von den im genannten Tarife enthaltenen, östlich von Kolomea, bezw. Tarnopol und Volksgarten gelegenen Stationen

a) unter der Adresse eines der Lagerhäuser der Firmen
Kriss, Singer & Weinschel
Moses Breuer
Jakob Baidaff
Gartenberg & Schreier
Rubin Barschach
} in Kolomea;

b) unter der Adresse des Lagerhauses der Firma Joachim Parnass in Tarnopol;

c) unter der Adresse des Lagerhauses der Firma A. M. Brunstein in Volksgarten

anlangen, daselbst in den genannten Lagerhäusern unter Bahnaufsicht eingelagert und sodann von dort nach einer der im obbezeichneten Tarife enthaltenen oder darüber hinaus gelegenen Stationen westlich von Krakau weiterbefördert werden.

Bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und Frachtausgleichung sind weiterhin die vom 1. Jänner 1899 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österr.-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden, massgebend.

Wien, am 7. November 1903. [1085]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Gebührenberechnung rücksichtlich der Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (Wiener Verbindungsbahn und Donauuferbahn) und der Wiener Stadtbahn für solche Güter, die in Wien St.E.G. zur Abgabe gelangen und mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden.

Für Güter, die in Wien St.E.G. über die Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anlangen und mit neuen Frachtbriefen auf die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien und der Wiener Stadtbahn oder darüber hinaus weitergesendet werden, resp. aus der umgekehrten Richtung in Wien St.E.G. ankommen und mit neuen Frachtbriefen nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder darüber hinaus zur Weiterbeförderung gelangen, treten, insoweit es sich um Sendungen handelt, bei welchen die Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 hinsichtlich der Frachtberechnung für die Strecke der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen (Wiener Verbindungsbahn und Donauuferbahn) und der Wiener Stadtbahn die nachstehenden Bestimmungen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifvorschriften in Kraft:

1. Erfolgt die Weiterversendung vor stattgefundener Ausladung, resp. Einlagerung, so werden statt der nach dem Wiener Ueberfuhrstarife, Teil II, gültig vom 1. Juli 1903, für Wien St.E.G. loko zu berechnenden Frachtsätze die für Wien St.E.G. transit für die gleiche Tarifklasse und Relation gültigen Frachtsätze in Anwendung gebracht.

2. Im Falle jedoch die Weitersendung nach bereits erfolgter Abladung, resp. Einlagerung erfolgt, so werden an Stelle der nach dem Wiener Ueberfuhrstarife, Teil II, gültig vom 1. Juli 1903, berechneten Frachtsätze für Wien St.E.G. loko die für Wien St.E.G. transit bezüglich derselben Tarifklasse und Relation gültigen Frachtsätze zuzüglich 8 Heller pro 100 kg in Anwendung gebracht.

Die Frachtberechnung im Sinne des Vorstehenden erfolgt:

ad 1. im Kartierungswege, dagegen
ad 2. im Reklamationswege,

und zwar gegen Vorlage der Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden, und

der korrespondierenden Duplikat-Frachtbriefe ab Wien St.E.G., welche Dokumente spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der bezüglichen Transporte von Wien St.E.G. bei der Direktion der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einzureichen sind, widrigenfalls Rückvergütungsansprüche aus vorstehendem Titel nicht berücksichtigt werden.

Wien, im November 1903. [1086]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Es besteht Veranlassung, darauf aufmerksam zu machen, dass durch Einführung des XXV. Nachtrages zum Kilometerzeiger nur die Entfernungen für die bezüglichen Stationen im Kilometerzeiger vom 1. April 1895 und in den Nachträgen hierzu aufgehoben wurden, nicht aber auch die Tarifkilometer im Hefte C, Abschn. II.

Mithin haben für den Güterverkehr, sowie für den Tierverkehr nach wie vor in erster Linie die im Hefte C, Abschn. II, bezw. im Hefte B enthaltenen Tarifkilometer in Anwendung zu kommen. (Siehe hierzu die Vorbemerkungen zu Heft C, Abschnitt II, Ziffer IV, und die Allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Kilometer im Hefte B, S. 28.)

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung von Nachträgen zum Güter- und Tiertarife.) Am 1. November 1903 trat der Nachtrag IV zum Gütertarife und der Nachtrag VIII zum Tiertarife für den obgenannten Verbandsverkehr in Kraft. Diese Nachträge enthalten, neben verschiedenen Tarifänderungen, die infolge der Verstaatlichung der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn und der Stargard-Küstriner Eisenbahn erforderlich geworden sind, Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen. Der Nachtrag IV zum Gütertarife enthält ausserdem Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, sowie einige um 1 km erhöhte Tarifentfernungen für den Verkehr mit Mahlow (Militärbahnhof), Schönefeld Militärbahn und Zossen (Militärbahnhof), die jedoch erst vom 1. Jänner 1904 an gelten.

Auskunft geben die beteiligten Stationen, durch die auch Abdrücke der Nachträge käuflich zu erlangen sind.

Deutschland. (Gewichtsberechnung bei der Fracht für Stückgut.) Die Handelskammer zu Halberstadt hat, wie im Oktoberhefte des Organes der Handelskammer mitgeteilt wird, beim preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt, dass die bestehende Methode der Berechnung der Eisenbahnfrachten (Mindestgewicht 20 kg, bei höherem Gewichte Abrundung auf 10 kg), welche in beteiligten Kreisen vielfach zu Klagen Anlass gegeben habe, durch ein mehr der jeweiligen Leistung der Eisenbahn-Verwaltung entsprechendes Verfahren ersetzt werde. „Dieser Antrag“, so wird ausgeführt, „wird erst jetzt gestellt, weil die Gepflogenheit, dem Empfänger die Waren frachtfrei zuzusenden, erst in letzter Zeit allgemein geworden ist. Während früher häufig der Empfänger die Fracht zu bezahlen hatte und daher dem Versender die Möglichkeit gegeben war, auf Grundlage der Gleichmässigkeit seiner Spesen für alle Sendungen eine sichere Berechnung vorzunehmen, hat der zunehmende Wettbewerb nunmehr dem Absender die Tragung der Frachtkosten auferlegt und ihm damit angesichts der Verschiedenheit der von ihm zu tragenden Frachtbeträge je nach Gewicht und Entfernung die Möglichkeit genommen, genau zu rechnen.

Wie berechtigt der Wunsch der Interessenten nach einer anderen Berechnungsart ist, möge folgendes Beispiel zeigen:

Gibt jemand von Berlin aus ein Stück von 20 kg Gewicht nach Konstanz am Bodensee auf, so hat er (Mk. 7·22 für 100 kg) Mk. 1·40 (Allg. Stückguttarif) zu zahlen; beträgt die Sendung aber 21 kg, so muss Mk. 2·20 bezahlt werden, so dass mithin das 21. Kilogramm mit 80 Pfg. berechnet wird. Handelt es sich aber um Entfernungen wie die von Memel nach Konstanz, so sind für 20 kg etwa Mk. 2·70, für 21 kg aber Mk. 4·10 zu entrichten, also für das 21. Kilogramm Mk. 1·40. Würde man dieses eine Kilogramm als Postpaket senden, so würde es für Mk. 0·50 befördert werden; man bezahlt also Mk. 0·90 mehr für 1 kg auf der Bahn als für 5 kg auf der Post, obwohl ein Postpaket in etwa 2 Tagen in Konstanz eintrifft, die Bahnsendung dagegen erst in etwa 12 Tagen Wir verkennen nicht, dass die genaue Berechnung des tatsächlichen Gewichtes sich schwer durchführen lassen wird, da eine solche zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde; aber man wird zugeben müssen, dass die Frachtberechnungsweise den veränderten Zeitverhältnissen mehr angepasst werden sollte, als dies zur Zeit geschieht. Dies liesse sich dadurch erreichen, dass die Abrundung nicht wie bisher von 10 zu 10 kg, sondern von 5 zu 5 kg erfolgte, so dass z. B. ein Gewicht von über 20 kg bis 25 kg als 25 kg, von über 25 kg bis 30 kg als 30 kg berechnet würde. Sollte eine solche Berechnung auf internationalem Wege, wie die bisherige Berechnungsweise, nicht durchführbar sein, so bitten wir, den angegebenen Modus wenigstens für die Berechnung der Fracht im Inlandsverkehre Preussens in wohlwollende Erwägung ziehen zu wollen.“ [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutschland. (Tariffreiheit der Kleinbahnen.) Nach § 14 des Kleinbahngesetzes ist bei der Genehmigung der auf mindestens fünf Jahre zu bemessende Zeitraum festzusetzen, innerhalb dessen den Unternehmern volle Tariffreiheit zusteht und nach dessen Ablauf die Aufsichtsbehörde berechtigt ist, eine Höchstgrenze für die Tarife festzustellen, über die der Unternehmer nicht hinausgehen darf. Die von den Genehmigungsbehörden festgesetzten Zeiträume über die Tariffreiheit laufen immer mehr und mehr ab, und es erwächst daher den Aufsichtsbehörden eine neue und vielfach schwierige Aufgabe, zumal bei denjenigen Kleinbahnen, welche vornehmlich oder ausschliesslich dem Personenverkehre dienen und bei denen das Abonnement eine beträchtliche Rolle spielt. Hierbei ist, wie die „Berliner Pol. Nachr.“ ausführen, die Frage aufgeworfen, was Rechtens ist, wenn entgegen diesen Bestimmungen des Kleinbahngesetzes von der Genehmigungsbehörde eine Festsetzung über den Zeitraum, in welchem das Unternehmen Tariffreiheit geniessen soll, nicht getroffen ist. Man hat die Behauptung aufgestellt, dass in solchen Fällen der Unternehmer für die ganze Dauer der Genehmigungszeit Tariffreiheit genösse und das Recht der Behörde, eine Tarifgrenze festzustellen, beseitigt sei. Diese Ansicht entspricht aber zweifellos nicht der Ansicht des Gesetzgebers. Dieser gesetzgeberischen Absicht würde man schon näher kommen, wenn man annehmen würde, dass mangels einer solchen Festsetzung dem Unternehmer nur in der im Gesetze vorgeschriebenen Mindestzeit von fünf Jahren die Tariffreiheit zustehe. Eine solche Auslegung des § 14 des Kleinbahngesetzes würde sich auf die sicher nicht unzutreffende Auffassung stützen, dass, wenn die Genehmigungsbehörde von ihrer Befugnis der Verlängerung jener Minimalfrist keinen Gebrauch macht, es eben bei der Minimalfrist bewenden soll, auch wenn dies nicht ausdrücklich in der Genehmigungsurkunde ausgesprochen ist. Am richtigsten wird man aber die Absicht des Gesetzgebers treffen, wenn man sich vergegenwärtigt, dass jene Vorschrift, wonach eine solche Festsetzung des Zeitraumes für die Tariffreiheit erfolgen soll, die rechtliche Natur einer Zwangsvorschrift hat. Ist es entgegen dieser Vorschrift bei der Genehmigung unterlassen worden, eine solche Festsetzung zu treffen, so muss die unterlassene Festsetzung eben nachgeholt werden. Unter diesem Gesichtspunkte werden die Behörden, die es etwa unterlassen haben sollten, bei der Genehmigung von Kleinbahnen einen Zeitraum festzustellen, innerhalb dessen die Unternehmung Tariffreiheit geniessen soll, der Bestimmung des § 14 des Kleinbahngesetzes durch nachträgliche entsprechende Ergänzung der Genehmigung gerecht werden müssen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Rheinisch - Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einbeziehung der Station Biebrich-Mosbach.) Mit Gültigkeit vom 15. November 1903 wird die Station Biebrich-Mosbach der Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. in den Ausnahmetarif Nr. 5 a und b für Steine einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Aenderungen und Ergänzungen.) Mit sofortiger Gültigkeit werden:

1. die Stationen Nideggen und Witterschlick des Direktionsbezirkes Köln in die direkten Gütertarife des Verbandes aufgenommen. — Die in den Verbandstarifen bereits aufgeführte Station Witterschlick hat die Bezeichnung „Impekoven“ erhalten;

2. die Stationen Forchheim (Hauptbahn), Herthen und Thalhaus der Badischen Staatseisenbahnen in die Hefte 1—5 der Abteilung A des Verbandsgütertarifes, die Stationen Forch-

heim (Hauptbahn) und Thalhaus ausserdem in das Heft 1 des Ausnahmetarifes 6 (für Steinkohlen u. s. w.) einbezogen;

3. die im Verbandsverkehre bereits bestehenden Bestimmungen, betreffend ermässigte Frachtberechnung für Langholz und Langeisen auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen auf den direkten Verkehr mit der Württembergischen Staatsbahn ausgedehnt;

4. das Warenverzeichnis des Seehafen-Ausnahmetarifes E (Eisen und Stahl zur Ausfuhr) in Klasse II b 1 unter a) und des Seehafen-Ausnahmetarifes E 2 (Eisen und Stahl nach aussereuropäischen Ländern) in Klasse II unter a) durch Aufnahme neuer Artikel ergänzt.

Am 20. Dezember 1903 treten die in den Heften 1—5 der Abteilung B des Verbandsgütertarifes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 (für Mineralölrückstände) von der Station Biblisheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Rheinisch-Westfälischen Empfangsstationen ausser Kraft.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Am 15. Dezember 1903 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 b (Düngemittel) für die Stationen Athus, Nördingen, Rodingen und Steinfort ausser Kraft.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband. (Einführung des Nachtrages 1 zum Gütertarife und des Nachtrages 4 zum Tiertarife.) Am 1. November 1903 wurde zum Gütertarife für den obbezeichneten Verband der Nachtrag 1 herausgegeben. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen

a) neue Entfernungen und Frachtsätze

1. für die Stationen der Strecken Bublitz—Pollnow, Bütow—Lauenburg i. Pomm., Konitz — Lippusch, Schlochau — Reinfeld i. Pomm., Schmentau—Pr.-Stargard, sowie der ehemaligen Stargard-Küstriner Eisenbahn, soweit sie in den Direktionsbezirk Bromberg übergegangen ist, der ehemaligen Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und Ostpreussischen Südbahn,

2. für die Stationen Barkoschin, Bischofswalde i. Westpr., Falkenhorst, Gr.-Dankheim, Grünwalde, Jeblonsken, Karlsdorf, Katharinenflur, Kranichbruch, Langheim, Lettberg, Long, Popiollen, Ruschetz, Schertingswalde, Slesin, Thorn Uferbahn der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.,

3. für die Stationen Altenhain b. Brandis, Ammelshain, Auerswalde-Köthensdorf, Furth b. Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura Seelingstädt b. Brandis, Unterwittgensdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen;

b) geänderte Entfernungen für die Stationen Bublitz, Elfenbusch, Gramenz, Grünewald und Zechendorf des Direktionsbezirkes Danzig, sowie Leipzig II (Dresd. Bhf.) der Sächsischen Staatseisenbahnen;

c) ausserdem Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Friedland i. Böhmen und Raspenau der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und den in den Bezirk Bromberg übergegangenen Stationen der vormaligen Stargard-Küstriner Eisenbahn. Der Berlin - Stettin - Sächsische Gütertarif wird bezüglich derjenigen Stationsverbindungen aufgehoben, für welche der Nachtrag 1 Entfernungen und Frachtsätze enthält.

Ferner erschien am 1. November 1903 der Nachtrag 4 zum Tiertarife des obbezeichneten Verbandes. In denselben sind die bereits früher bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen und die Entfernungen und Frachtsätze der in den Direktionsbezirk Bromberg übergegangenen Stationen der ehemaligen Stargard-Küstriner Eisenbahn aufgenommen worden, welche bisher in dem Tiertarife des Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandes enthalten waren. Letzterer wird daher bezüglich dieser Verkehrsverbindungen aufgehoben.

Erhöhungen treten erst vom 15. Dezember 1903 ab in Kraft.

Die Nachträge sind von den Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 1. Heft. (Eröffnung der Neubaustrecke Morbach—Hermeskeil und Einbeziehung neuer Haltestellen.) Am 1. November 1903 wurde die Neubaustrecke Morbach—Hermeskeil für den gesamten Güterverkehr eröffnet.

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage wurden die Haltestellen Hoxel, Thalfang, Dhronecken und Pölert (Holzverladestelle) der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann - Saarbrücken in das vorbezeichnete Tarifheft aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterstellen.

Rheinisch - Westfälisch - Berlin - Stettin - Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif 6.) Mit dem 1. November 1903 wurden in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 die Stationen Halbstadt, Heinersdorf (Oberschles.), Jägerndorf, Liebau, Mittelwalde und Troppau St.B. der Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz als Empfangsstationen aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einführung des Nachtrages I.) Zum 1. November 1903 gelangte der Nachtrag I zu dem vorbezeichneten Ausnahmetarife für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903 zur Einführung.

Der Nachtrag enthält ausser den seit Herausgabe des Haupttarifes im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen noch solche von den Stationen Güstrow, Kückelhausen, Laussig b. Düben und Neckarelz, und für die bestehenden Frachtsätze von Rheinau die am 15. Dezember 1903 in Wirksamkeit tretende Beschränkung auf Sendungen, welche nicht vom Wasserwege herkommen.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen. Der Nachtrag kostet Mk. 0·10.

Offert-Ausschreibung.

In der Strecke Absdorf—Hippersdorf—Sigmundsherberg der Linie Wien—Eger gelangen die Hochbauarbeiten für diverse Wächterhäuser samt Nebenanlagen im approximativen Kostenbetrage von K 110.000 zur Ausführung, welche an einen Unternehmer im Offertwege vergeben werden sollen.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien (Abteilung für Bahnerhaltung und Bau, XV. Mariahilferstrasse Nr. 132, III. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens** Montag den 23. November 1903, 12 Uhr mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzutun vermögen, und dass sich des weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Ablehnung der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Oktober 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mitteilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Teil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und ermöglicht hierdurch einen Ueberblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . . .	ganzjährig K 24·—	halbjährig K 12·—	vierteljährig K 6·—
für das **Deutsche Reich** . . .	„ Mk. 25·—	„ Mk. 12·50	„ Mk. 6·25
für das **übrige Ausland** . . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach **aufliegendem** Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franko.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2430	k. k. österr. Staatsbahnen		Kokes	Klein-Schwechat	St. Pölten transit (für Stationen der Pielachtalbahn)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	450 Heller pro Tonne	420 Heller pro Tonne	30 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		
2431	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Liebshausen	Obernitz transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller pro Tonne: 150	120	30	Im Kartierungswege		
					Tschischkowitz transit				190	160	30			
2432	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Smečna-Sternberg Střebichowitz-Winařitz	Nettingsdorf (Station der Kremstalbahn)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	1212 Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
										Heller pro Tonne				
2433	k. k. österr. Staatsbahnen	Kremstalbahn	Kohlen, mineralische, und Kokes	Littitz	Traun Nettingsdorf Bad Hall Kirchdorf Kirchdorf *) Kremsmünster Micheldorf Klaus-Steyrling	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle, für mindestens 10.000 kg bei Kokessendungen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Tarif	858 910 1010 1060 988 1010 1080 1150		Im Kartierungswege		*) Nur für Sendungen an die mit dem Industriegeleise in Kirchdorf verbundenen Etablissements
				Nürschan	Traun Nettingsdorf Bad Hall Kirchdorf Kirchdorf *) Kremsmünster Micheldorf Klaus-Steyrling					878 930 1030 1080 1008 1030 1100 1170				
				Staab und Stupno-Bras	Traun Nettingsdorf Bad Hall Kirchdorf Kirchdorf *) Kremsmünster Micheldorf Klaus-Steyrling					898 950 1050 1100 1028 1050 1120 1190				
				Bruch, Ossegg und Ossegg II, Ossegg-Riesenberg, Wiesa-Oberleutensdorf	Traun Nettingsdorf Bad Hall Kirchdorf Kirchdorf *) Kremsmünster Micheldorf Klaus-Steyrling					1098 1150 1250 1300 1228 1250 1320 1390				
				Bilin, Brüx St.B. u. Brüx A.T.E., Wiesa-Oberleutensdorf	Leoben S.B. transit				1300	1220	80			
				Bruch, Ossegg und Ossegg II. Ossegg-Riesenberg					1320	1220	100			
				Teplitz-Waldthor					1340	1240	100			
				Bilin, Bruch, Dux-Liptitz, Ossegg und Ossegg II, Ossegg-Riesenberg, Wiesa-Oberleutensdorf	Assling und Jauerburg				1720	1560	160			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2434	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Stückgüter der Klassen I und II	Wichstadtl-Lichtenau Oe N.W.B.	Krakau K.F.N.B.	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5.000 kg b) " " " " " " " 10.000 kg und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Bestehen keine Wagenladungssätze für Stückgüter	a) 268 Heller b) 244 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf ihre Kosten zu bewerkstelligen
2435	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kainit, des Ausnahmetarifes 55 E des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Teutschenthal (Station der kgl. Eisenbahn-Direktion Halle a. S.	Zator (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 115		Im Kartierungswege		
					Andrychau					126				
					Chybi					115				
					Grodzietz					118				
					Jawiszowice					111				
					Lodygowice					118				
					Pruchna					118				
					Saybusch-Żywiec					120				
					Skotschau (Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn)					121				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2436	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Salz der Pos. 8—7 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, sowie Viehsalz (denaturiertes Salz), zum menschlichen Genusse nicht geeignet, in Säcken verpackt	Kaczyka	Eisenau*)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	*) vom 20. November 1903 **) vom 22. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	39	28	11	Im Kartierungswege		Gelangt am 1. Jänner 1904 im Tarifwege zur Durchführung
					Hatna*)				26	23	3			
					Kimpolung**)				44	37	7			
					Pozoritta*)				52	44	8			
					Sadowa*)				50	42	8			
					Valeputna*)				61	52	9			
2437	k. k. österr. Staatsbahnen	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Sudsalz, Lecksteine und Viehsalz (denaturiertes Salz), zum menschlichen Genusse nicht geeignet, in Säcken verpackt	Hadikfalva	Brodina	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 20. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	44	37	7	Im Kartierungswege		
					Falken				41	34	7			
					Galanestie				23	20	3			
					Karlsberg				32	27	5			
					Ober-Wikow				28	24	4			
					Putna				36	30	6			
					Straża				37	32	5			
					Unter-Wikow				26	23	3			
					Radautz				14	13	1			
				Hatna transit für Sendungen von Kaczyka	allen Stationen der Linie Lemberg—Itzkany und der östlich davon gelegenen Staatsbahnlinien aus Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt A				Verschieden	*) Spezialtarif 1 gekürzt um die halbe Manipulationsgebühr im Sinne der Bestimmungen des Tarif-Teiles II, Abschnitt B, A, VI	Verschieden			*) Insofern sich zufolge des Umstandes, dass Viehsalz nach Spezialtarif 3 tarifiert, eine billigere Frachtgebühr auf Grund der normalen Tarifierung ergibt, hat letztere Anwendung zu finden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2438	k. k. österr. Staatsbahnen		Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin)			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 4, 5 und 6, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig		Im Kartierungswege		*) Sendungen von Mezö-Telegd nach Eislingen, welche mit internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, werden bis Nagyvárad im Lokalverkehre der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen mit einem Ergänzungsfrachtsatze von 4 Heller pro 100 kg abgefertigt. Die Publikation in Nr. 142 dieses Blattes vom 13. Dezember 1902 unter fortlaufender Nummer 3161 wird hierdurch gegenstandslos
				Budapest-Ferenczváros	Eislingen					225				
				Budapest-kitérö	Eislingen					225				
				Nagyvárad *)	Eislingen					277				
				Pozsony-Ujváros	Eislingen					215				
				Siekovac-Danica	Eislingen					366				
				Siekovac-Danica	Mundenheim					402				
				Siekovac-Danica	Devant-les-Portes					455				
				Siekovac-Danica	Maizières					457				
2439	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzkohle, auch gemahlene oder körnige, Holzkohlenbriketts, unverpackt			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif Nr. 72) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark		Im Kartierungswege		
				Dubica	Petershausen i. Baden					2·29				
				Dugo selo	Petershausen i. Baden					2·11				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2440	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, alt, abgängig, der Pos. E—8 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Pola	Assling	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der nebenstehenden Tarife. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 13. November bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife und Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	91	70	21	Im Kartierungswege		
2441	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zink aus Pos. Z—2 a, Ziffer 1, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Siersza wodna	Wien Nordbahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Besteht kein direkter Frachtsatz	216 Heller		Im Kartierungswege		
2442	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Cement	Szczakowa		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Bystritz					44				
					Dombrau					44				
					Jablunkau					45				
					Karwin					44				
					Lonkau					44				
					Orlau					44				
					Trzynietz					44				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2443	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Hornvieh	Podszumlaice	Bubna	Bei Abfertigung als Frachtgut nach den Wagenladungstarifen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	1510 Heller pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens		Im Kartierungswege		
						Bei Abfertigung als Frachtgut nach den Normalgewichten				850 Heller				
			Spiritus (Alkohol, Weingeist), auch denaturierter, der Pos. 8—50 a der Güterklassifikation	Podszumlaice	Jungbunzlau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen				544 Heller				
2444	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Dux	Bilin (St.B.)	Einhaltung der Bestimmungen des vom 1. Jänner 1902 gültigen Tarifes für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Bilin (k.k.St.B.) in direkter Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	120 Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2445	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Stationen der A.T.E.:	Jičin B.K.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Kronen für 10.000 kg			Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx					96·2	90	6·2			
				Dux					96·2	90	6·2			
				Franz Josef-Stollen					96·2	90	6·2			
				Holtschitz-Seestadtl					96·2	90	6·2			
				Karbitz					92·0	88	4·0			
				Komotau					96·2	90	6·2			
				Maria-Ratschitz					96·2	90	6·2			
				Mariaschein					93·2	89	4·2			
				Paredl					96·2	90	6·2			
				Schallan					96·2	90	6·2			
				Schönfeld					91·2	87	4·2			
				Schwaz-Kuttowitz					96·2	90	6·2			
				Settenz					96·2	90	6·2			
				Teplitz					95·2	90	5·2			
				Triebschitz					96·2	90	6·2			
				Türmitz					90·2	86	4·2			
				Ullersdorf					96·2	90	6·2			
				Stationen der k.k.St.B.:										
				Bilin					96·2	90	6·2			
				Bruch					96·2	90	6·2			
				Brüx					96·2	90	6·2			
				Dux-Liptitz					96·2	90	6·2			
				Eisenberg					96·2	90	6·2			
				Komotau					96·2	90	6·2			
				Kosten					94·2	90	4·2			
				Ladowitz					96·2	90	6·2			
				Oberleutensdorf					96·2	90	6·2			
				Ossegg und Ossegg II					96·2	90	6·2			
				Ossegg-Riesenberg					96·2	90	6·2			
				Rosenthal-Graupen					93·2	89	4·2			
				Teplitz-Waldthor					94·2	90	4·2			
				Trupschitz					96·2	90	6·2			
				Wiesa-Oberleutensdorf					96 2	90	6·2			
2446	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mineralschmieröle	Triest und Fiume	Wien-Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des durch die reklamierende Firma erfolgten Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonifizierenden Transportmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von galizischen Stationen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverbandstarif, Teil II, Heft 1 und 2	228 Heller	205 Heller inkl. ungar. Steuer	23 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen; gleichzeitig sind die Original-Frachtbriefe über den Bezug von Rohpetroleum aus Galizien vorzulegen	
				Triest	Budapest S.B. und Budapest-Kelenföld trs.			Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Teil II, Heft 2 (Anhang)	242 Heller	218 Heller inkl. ungar. Steuer	24 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2447	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kufstein	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen ab Triest zur See nach über Aden oder Gibraltar hinaus gelegenen Hafenplätzen zum Exporte gelangen	vom 16. November 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Anhang hierzu	150 Heller	142 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege, bezw. im Rückvergütungswege unter Einhaltung der im Abschnitte J, bezw. K des Heftes 1 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifes enthaltenen „Speziellen Bestimmungen" betreffend die Erbringung des Destinationsnachweises	Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogenen Tarifbestimmungen vorgeschriebenen Dokumente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	
2448	Südbahn-Gesellschaft		Flussspath aus der Pos. S—47 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Bozen-Gries	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 16. November 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, Teil II	205 Heller	162 Heller	43 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2449	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klasse A	Trübenwasser Oe.N.W.B. (oder umgekehrt)	Starkenbach-Stadt (Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz)	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife		60 Heller		Im Kartierungswege		Hierdurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 80 vom 16. Juli 1903, Post-Nr. 1678, für die gleiche Relation eingeführten Frachtsätze aufgehoben, bezw. ersetzt
			Frachtgüter der Klasse II			Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe in beliebigen Mengen				63 Heller				
			Gewöhnliche Eilgüter			Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe in beliebigen Mengen				230 Heller				
2450	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Bierfässer, gebrauchte, leer retourgehende (unter 8 hl Gehalt)	Jägerndorf k.k.St.B.	Pilsen k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	239 Heller		Im Kartierungswege		
			Bier	Pilsen k.k.St.B.	Jägerndorf k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 3, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	334 Heller	327 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
						Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			340 Heller	335 Heller	5 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2451	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Dzieditz	Wien Nordbahnhof transito (mit der Bestimmung zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes befördert werden. Einhaltung der Bestimmungen des in der Spalte 8 angeführten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	98	77	21	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses.	
				Mähr.-Ostrau					87	63	24			
				Oderberg					88	66	22			
				Trzebinia					108	87	21			
2452	k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz	Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Getreide in Säcken	Nowosielitza	sämtlichen Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Linien, sowie der Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken. Im Frachtbriefe muss seitens des Absenders die Klausel: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" eingetragen werden	vom 1. November 1903 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil I, Abt. B, Abschn. H (Nebengebührentarif) XIII	Verschieden	Auflassung der tarifmässigen Deckenmiete	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Leere gebrauchte Getreidesäcke	sämtlichen Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Linien, sowie der Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Nowosielitza	Den Frachtbriefen über die Säckesendungen müssen die Abgabsfrachtbriefe über die auf offenen Wagen beförderten Getreidesendungen von Nowosielitza angeheftet werden		Lokalgütertarif	Verschieden	Frachtfreie Beförderung	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2453	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zinkschlacke	Hannover (Nordbhf.) K.E.D.H.	Seitenz A.T.E.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 10.000 kg	vom 15. November 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. April 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	122 Pfennig		Im Kartierungswege		
				Hannover (Südbhf.) K.E.D.H.						123 Pfennig				
2454	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen (Roh-) der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Mähr.-Ostrau	Marchegg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 84	Heller 77	Heller 7	Im Kartierungswege		
				Schönbrunn					83	77	6			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
95	Nr. 115 vom 6. Oktober 1903	2130	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Güter der Klasse II	Leneschitz	Neu-Sandec	In der Rubrik 10 hat der Frachtsatz richtig 713 Heller zu lauten	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
43	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3464	K. k. österr. Staatsbahnen	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	Stein- und Sudsalz aus der Pos. 7 a der Güterklassifikation	Hadikfalva	Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wikow Putna Straża Unter-Wikow Radautz	24. November 1903	
						Hatna transit für Sendungen von Kaczyka	allen Stationen der Linie Lemberg—Itzkany und der östlich davon gelegenen Staatsbahnlinien aus Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt A		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
72	Nr. 114 vom 3. Oktober 1903	2110	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	Futterkräuter etc.	Linien der beteiligten Verwaltungen		Bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1904 ist in der Rubrik 3 nach „Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie)“ beizufügen: **„sowie der Kaadner Lokalbahnen“**, ferner ist in der Rubrik 5 nach „aufgeführten Bahnlinien“ beizusetzen: **„sowie der Lokalbahn Kaschitz-Schönhof-Radonitz und der Kaadner Lokalbahnen“** endlich in der Rubrik 10 vor „Ausnahmetarifes II“ einzuschalten: **„betreffenden“**	Hierdurch wird die im Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 7. November 1903 unter „Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre“, fortl. Nr. 42, enthaltene Publikation aufgehoben

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 131. **Wien, 12. November 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

(K. k. Bezirksgericht für Handelssachen Wien.)

Im § 79 Betr.-Regl. wird nicht bloss eine Rechtsvermutung aufgestellt, sondern dem Berechtigten die rechtliche Stellung desjenigen eingeräumt, dem ein Gut in Verlust geraten ist. Der Berechtigte, welchem das Gut innerhalb der Frist von 30 Tagen zur Verfügung gestellt worden ist, kann nach Ablauf dieser Frist den Ersatz des Wertes desselben verlangen, auch wenn das Gut etwa nachträglich zustande gebracht wurde.

(Entscheidung vom 2. Oktober 1900, G.-Z. C B I $\frac{285/00}{4}$.)

Am 21. April 1900 gab die Firma A. eine von ihr selbst verladene Sendung Sammelgut im Gewichte von 4933 kg in der Station P. an die Firma B. in Wien auf.

Bei der Ausladung und Auslieferung der Sendung in Wien am 23. April 1900 fand sich eine in der Sammelladung mit aufgegebene Kiste Packpapier im Gewichte von 33 kg nicht vor. Nach Ablauf von 30 Tagen verlangte die Adressatin B. im schriftlichen Wege von der Empfangsbahn für den Verlust dieser Kiste den Schadenersatz, und zwar in der Höhe von K 92·08. Die Empfangsbahn lehnte diesen Anspruch jedoch ab, indem sie sich zu ihrer Befreiung auf § 77 (3) Betr.-Regl. berief.

Am 10. August 1900 wurde nun die fragliche Kiste im Magazine der Empfangsstation bei einem anderen Tore (Nr. 17) vor. Der Adressat B. wurde hiervon verständigt und zum Bezuge der Kiste aufgefordert; derselbe verweigerte jedoch die Annahme des Gutes, sondern bestand auf seinem Schadenersatzanspruche und betrat den Klageweg, als die Eisenbahn ihn mit seinem Begehren abermals abwies.

Der Kläger berief sich auf § 79 Betr.-Regl. und begründete die Höhe seines Anspruches durch Vorlage der Originalfaktura über den zur Verfrachtung gelangten Artikel.

Die beklagte Eisenbahn beantragte Abweisung des Klagebegehrens mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Kiste noch vor der Anbringung der Klage dem Kläger zur Verfügung gestellt worden sei, und führte aus, dass nach dem Wortlaute des § 79 Betr.-Regl. Ersatz für ein Gut, dessen Ablieferung sich um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert, nur unter der Voraussetzung verlangt werden könne, dass das Gut nach Einbringung der Klage nicht abgeliefert werden kann.

Im § 79 Betr.-Regl. werde, wie die Aufschrift „Vermutung" für den Verlust des Gutes beweise, nur eine Rechtsvermutung für den Verlust aufgestellt. Diese Vermutung sei jedoch durch den Umstand beseitigt, dass das Gut wirklich zur Ablieferung bereit, somit nicht verloren sei. Auch könne, nachdem das Gut vorhanden sei, von einem Schadenersatze wegen Verlustes des Gutes nicht die Rede sein.

Weiters lehnte die Eisenbahn die Zahlung auch mit dem Hinweise auf § 77 (3) Betr.-Regl. ab, weil vorliegend das Auf- und Abladen der Partei oblag, das Aufladen tatsächlich von der Partei besorgt wurde, das Abladen von den Arbeitern der Bahn für die Partei besorgt wurde, wenn auch die Partei nicht ausdrücklich das Abladen durch die Bahn begehrt habe. Bei Sammelgütern lade jedoch usancenmässig die Bahn auch ohne ausdrückliches Begehren der Partei für dieselbe und mit den Konsequenzen der Bestimmung des Tarif-Teiles I, Abt. B, Abschn. A, VI, f, ab.

Auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten mündlichen Verhandlung erkannte das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen in Wien mit dem Urteile vom 2. Oktober 1900, G.-Z. C b I $\frac{285/00}{4}$, die Eisenbahn für schuldig, dem Kläger den eingeklagten Betrag von K 92·08 samt Zinsen und Kosten zu bezahlen.

Entscheidungsgründe:

Im § 79 Betr.-Regl. wird nicht bloss eine Rechtsvermutung aufgestellt, sondern dem Berechtigten die rechtliche Stellung desjenigen eingeräumt, dem ein Gut in Verlust geraten ist. Das geht aus dem Wortlaute des § 79 hervor, denn es heisst daselbst nicht, es gelte die

Rechtsvermutung des Verlustes des Gutes, sondern es wird ausgesprochen, dass der zur Klage Berechtigte das Gut, und zwar ohne weiteren Nachweis als in Verlust geraten betrachten kann. Die Konsequenz dessen ist, dass die Bahn Ersatz leisten muss und § 80 Betr.-Regl. bestimmt dann die Höhe des Ersatzes auch für den Fall des § 79 mit den Worten: „Wenn auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen“ also auch des § 79 u. s. w. Dass für den Fall des § 79 Ersatz geleistet werden muss, ergibt sich aus § 82, wo die Möglichkeit in Betracht gezogen wird, dass das Gut sich nach Bezahlung der Entschädigung finden könnte. Für die Anschauung, dass der Wert des Gutes nur verlangt werden könnte, wenn sich dasselbe nicht noch vor der Klage findet, ist im Betriebsreglement kein Anhaltspunkt zu finden. Das Gegenteil ergibt sich aus § 82 Betr.-Regl., wo die Möglichkeit erörtert wird, dass für das Gut ohne Klage Ersatz geleistet wird, und dem Berechtigten die Möglichkeit gegeben wird, sich die Rückstellung des Gutes im Falle des Wiederauffindens zu wahren, dagegen der Bahn nicht das Recht eingeräumt wird, bei Wiederauffindung des Gutes dasselbe dem Berechtigten aufzudrängen und die Entschädigung zurückzuverlangen. In den Worten des § 79 Betr.-Regl. „der zur Klage Berechtigte“ kann schon nach dem Wortsinne nicht ein Beleg für die Ansicht der beklagten Eisenbahn gefunden werden. Die Bezeichnung „der zur Klage Berechtigte“ ist mit Rücksicht auf § 66 Betr.-Regl. gewählt, weil dies sowohl der Absender als der Destinator sein kann, je nachdem die Bestimmungen des § 66 Betr.-Regl. für den einen oder den anderen sprechen.

Auch die Berufung der beklagten Eisenbahn auf § 77 (3) Betr.-Regl. ist im gegebenen Falle nicht zutreffend. Abgesehen davon, dass Usancen im Frachtverkehre der Eisenbahn die Haftpflicht der Eisenbahnen in keiner Weise einzuschränken geeignet sind, ist nicht ersichtlich, in welchem Zusammenhange das Auf- und Abladen mit der verspäteten Ablieferung des Gutes stehen soll. § 77, Z. 3, befreit die Bahn von der Haftung nur, wenn der Schaden aus der mit dem Auf- und Abladen entstandenen Gefahr entstanden ist, oder doch nach den Umständen des Falles aus dieser Gefahr entstehen konnte. Es ist nicht bekannt, wie das Gut in die Nähe des Tores 17 und wann es dahin gelangt ist, und es ist auch sonst nicht einmal angedeutet worden, wie das Abhandenkommen des Gutes bis zur Wiederauffindung möglich oder wirklich stattgefunden hat. Deshalb kann auch nicht die Rede davon sein, dass der zeitweilige Verlust des Gutes eine Folge des Auf- oder Abladens sei.

Der Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904.

Das Schweizerische Bundesblatt veröffentlicht eine Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, sowie den Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen, betreffend das Budget der Bundesbahnen für das Jahr 1904. Dasselbe umfasst zum erstenmal das gesamte durch den freihändigen Rückkauf und die Uebernahme der Linien der Jura-Simplon-Bahn ausgestaltete Netz der Bundesbahnen mit einer Betriebslänge von 2443 km.

Das Budget wird, wie der Bericht des Verwaltungsrates ausführt, durch den Einfluss folgender Faktoren charakterisiert: Herabsetzung der Gütertarife; erhebliche Mehrausgaben für Unterhalt und Erneuerung; Vermehrung der Zugsleistungen; vor allem jedoch durch ein gewaltiges Anwachsen der Personalausgaben.

Der Bericht betont, dass durch diese Massnahmen der Betriebskoeffizient auf eine so bedenkliche Höhe gebracht worden sei, dass die Bundesbehörden sich hüten müssen, ihn noch ferner durch neue gesetzliche Erlässe zu steigern, da es sonst unmöglich gemacht werde, den weiteren Postulaten des Rückkaufgesetzes Rechnung zu tragen. Diese Postulate lauten: Vervollständigung und Entwicklung der Verkehrsmittel, Erleichterungen und Frachtermässigungen für Handel, Industrie und Landwirtschaft und richtige Tilgung der Eisenbahnschuld.

Das Budget umfasst:

1. Das Betriebsbudget, abschliessend mit Franken 113,306.740 Einnahmen und Fr. 77,993.465 Ausgaben;
2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 48,977.575 Einnahmen und Fr. 49,499.000 Ausgaben;
3. das Baubudget im Betrage von Fr. 32,130.900;
4. das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 43,938.450.

Von den einzelnen Ansätzen seien folgende hervorgehoben:

Betriebseinnahmen:

	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904
	Franken		
I. Ertrag des Personentransportes	42,395.808	41,344.000	43,500.000
II. Ertrag des Gepäcks-, Tier- und Gütertransportes	60,417.172	61,592.000	65,150.000
III. Verschiedene Einnahmen	4,297.327	4,324.150	4,656.740
Zusammen	107,110.307	107,260.150	113,306.740

Betriebsausgaben:

Die Betriebsausgaben pro 1904 sind im ganzen veranschlagt auf . . Fr. 77,993.465
Das Budget 1903 sah vor . . . . „ 72,310.060
Im Jahre 1902 wurden verausgabt . „ 65,204.151

Die Mehrausgaben gegenüber dem Budget von 1903 betrugen somit Fr. 5,683.405 und gegenüber der Rechnung 1902 Fr. 12,789.314.

Diese ausserordentliche Ausgabenvermehrung entspringt fast ausschliesslich dem Erfordernisse für Unter-

halt und Aufsicht der Bahn, Expeditions- und Zugsdienst, Fahrdienst und Rollmaterial; sie ist zum weitaus grössten Teile verursacht durch Personalausgaben und Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung des Materiales, wie dies aus folgender Tabelle hervorgeht:

Titel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904
	Franken		
Personal:			
Personal des Bahnunterhaltes	3,285.913	3,822.720	4,311.000
Stations- und Zugspersonal	18,302.747	20,147.465	22,053.225
Personal der Fahrdienstes	7,997.213	8,614.800	9,875.100
Zusammen . . .	29,585.873	32,584.985	36,239.325
Unterhalt und Erneuerung:			
Unterhalt und Erneuerung der Bahn	7,611.214	9,206.900	9,692.800
Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Tender	4,521.082	5,124.400	6,192.500
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen	1,548.239	2,002.100	2,350.600
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen	1,654.715	2,570.900	2,519.200
Zusammen . . .	15,335.250	18,904.300	20,755.100

In das Baubudget per rund 32 Millionen Franken wurden für die Ausführung grosser Bauten und für die Beschaffung von Rollmaterial u. a. folgende Teilbeträge eingestellt: Bau der Rickenbahn Fr. 2,000.000 (hierunter Fr. 1,760.000 für Tunnelarbeiten), Umbau des Personenbahnhofes in Basel Fr. 1,300.000, Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen in Biel Fr. 1,000.000, Legung von zweiten Geleisen auf der Strecke Brugg—Stein (Bötzberg) mit Erweiterung der Stationen Fr. 1,600.000 und auf der Strecke Oberwinterthur—Romanshorn Franken 2,000.000; endlich für die Beschaffung von Lokomotiven Fr. 1,690.000 und von Personenwagen Fr. 2,250.000.

Inland.

Staatseisenbahnrat.

Der Eisenbahnminister hat den Staatseisenbahnrat gemäss § 4 des mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes zur diesjährigen regelmässigen Herbstsession für Freitag den 4. Dezember 1903 einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr vormittags im grossen Sitzungssaale des niederösterreichischen Landhauses (Wien, I. Herrengasse Nr. 13) stattfindenden Plenarsitzung stehen folgende Gegenstände:

A. Allgemeine Angelegenheiten.

1. „Mitteilungen", erster Teil.

2. Antrag des Mitgliedes Hugo Grafen Lamberg, betreffend Errichtung eines gedeckten und heizbaren Warteraumes in der Haltestelle Eugendorf der Linie Wien — Salzburg der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

B. Fahrordnungs-Angelegenheiten.

3. „Mitteilungen", zweiter Teil.

4. Vorlage der Grundzüge für die Sommer-Fahrordnung 1904 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien.

5. Anträge des Mitgliedes Moritz Dattner, betreffend:

a) Führung des zwischen Galizien und Prag in der Zeit vom 1. Mai bis 1. Oktober verkehrenden direkten Wagens auch während des Winterdienstes;

b) Verbesserung der Verbindung von und zu den an der Strecke Krakau—Bierzanów—Wieliczka der k. k. österreichischen Staatsbahnen gelegenen Stationen mit Lemberg und Wien.

C. Kommerzielle und Tarif-Angelegenheiten.

1. Personen- und Gepäcksverkehr.

6. „Mitteilungen", dritter Teil a.

2. Güterverkehr.

7. „Mitteilungen", dritter Teil b.

8. Beratung der Aufhebung oder eventuell Einschränkung der im Lokalverkehre der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1 und 2, Abschn. A, VIII, 2) vorgesehenen Reexpeditionsbefugnis für solche Sendungen, welche in einem Lagerhause nicht gelagert haben.

9. Beratung eines neuen für Verträge über Industriegeleise im Bereiche der k. k. österreichischen Staatsbahnen einzuführenden Normales.

10. Beratung über die seitens des Eisenbahnministeriums in Aussicht genommenen Massnahmen hinsichtlich der allgemeinen Einführung eines vereinfachten Abfertigungsverfahrens für Eilgut im Bereiche der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen.

Weitere von Mitgliedern oder einberufenen Ersatzmännern des Staatseisenbahnrates bis spätestens 20. November 1903 einlaufende Anträge.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projekt der Gemeinde Wien für ein zweites Geleise in der Teilstrecke km 0·640 bis km 1·530 und für eine Geleiseschleife in km 1·4/5 der Linie Konz. Nr. 61 „vom Zentralfriedhofe nach Schwechat": Ergebnis der Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung: Baukonsenserteilung ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. Oktober das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilte Ergebnis der am 17. August durchgeführten Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projektes der Gemeinde Wien für die Anlage eines zweiten Geleises in der Teilstrecke km 0·640 bis km 1·530 und einer Geleiseschleife in km 1·4/5 der städtischen Strassenbahnlinie Konz. Nr. 61 „vom Zentralfriedhofe nach Schwechat", sowie die

für das gegenständliche Projekt erfolgte Erteilung des Baukonsenses ex commissione unter Bestätigung der getroffenen Kommissionsbestimmungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 41.030.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Zwickau-Gabel. (Vorlage des Detailprojektes; Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. Oktober das vom Verwaltungsrate der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag behufs kommissioneller Behandluug vorgelegte Detailprojekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Zwickau der gesellschaftlichen Linie Röhrsdorf—Zwickau i. B. zur Station Deutsch-Gabel der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft im allgemeinen geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Die k. k. Statthalterei in Prag wurde daher beauftragt, mit mit Rücksicht auf die im Vergleiche zum generellen Projekte geänderte Trasse der Teilstrecke von km 0·6/7 bis km 4·0/1 im Sinne der Bestimmungen der §§ 3 bis 5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, vorerst eine neuerliche Trassenrevision, ferner bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe eine neuerliche Stationskommission, sowie die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. [E.-M.-Z. 42.965.]

Projektierte Lokalbahn Sudoměř-Altpaka. (Variantenprojekte der Teilstrecken km 0·8829 bis 2·200, km 7·4 bis km 23·3 und km 58·542 bis km 59·767: Ergebnis der politischen Begehung einschliesslich der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen: Erteilung des Baukonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Oktober das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilte Ergebnis der in der Zeit vom 22. bis 30. Juni durchgeführten politischen Begehung einschliesslich der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Variantenprojekte der Teilstrecken km 0·8829 bis km 2·200, km 7·4 bis km 23·3 und km 58·542 bis km 59·767 der Lokalbahn Sudoměř-Altpaka zur Kenntnis genommen und unter Genehmigung der von der Kommission getroffenen Bestimmungen für die gegenständlichen Variantenprojekte den Baukonsens mit dem Bemerken erteilt, dass dieser Baukonsens erst mit Erteilung der Konzession in Kraft tritt und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. Hiermit tritt auch der unter dem gleichen Vorbehalte bereits erteilte Baukonsens für die korrespondierenden Teilstrecken des früheren Projektes ausser Geltung. [E.-M.-Z. 42.847.]

Kleinbahn vom Bahnhofe Oderberg zur Stadt Oderberg. (Verschiebung der für den 10. November anberaumten staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die bereits für den 10. November festgesetzte Vornahme der staatlichen Kollaudierung bezüglich der baulichen Herstellungen der mit 0·76 m Spurweite ausgeführten Kleinbahn mit teilweiser Strassenbenützung vom Bahnhofe Oderberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Oderberg auf den 17. November verschoben.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Uj-Szeged als Station.) Die bisher nur für den Personen- und Reisegepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Uj-Szeged wurde als Station für den Gesamtverkehr eröffnet.

Eröffnung der Halas-Bácsalmás-Rigyiczaer Lokalbahn.) Am 31. Oktober wurde die Halas-Bácsalmás-Rigyiczaer Lokalbahn mit den Stationen, bezw. Haltestellen Kis-Kun-Halas (Anschlussstation), Kopolya (Haltestelle), Fehértó (Verladestelle), Terézhalom (Verladestation), Jankovácz (Wasserstation), Mélykút (Verladestation), Rudics (Verladehaltestelle), Bácsalmás (Anschlussstation), Madarász puszta (Verladestation), Bács-Madaras (Verladestation), Sanacz puszta (Verladestation), Katymár (Station), Legyen puszta (Verladestation) und Rigyicza (Anschlussstation) dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Alle Stationen und Verladestationen sind für den Gesamtverkehr, die Halte- und Verladestelle Rudics ist für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr, die Haltestelle Kopolya für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Die Schnellfahrtsversuche auf der Militärbahn Berlin-Zossen.) Die von der Berliner Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen auf der Strecke Marienfelde—Zossen veranstalteten Versuche haben bereits zu dem Ergebnisse geführt, dass mit dem neuen Schnellbahnwagen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft eine Geschwindigkeit von 210 km in der Stunde erreicht wurde. Der Wagen lief bei diesen Probefahrten sehr ruhig. Die elektrische Antriebsausrüstung zeigte sich allen Anforderungen vollkommen gewachsen, insbesondere haben die von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft zur Anwendung gebrachte federnde Aufhängung der Motoren und die verwendeten Flüssigkeitsanlasser im Wagen sich ausgezeichnet bewährt, da letztere Einrichtung ein ganz allmähliches Ansteigen der Kraftentnahme und dadurch eine nahezu stossfreie Beanspruchung der Zentrale ermöglicht.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Breslau: Aenderung der Bezeichnung des Haltepunktes Hennigsdorf in „Hennigsdorf Bezirk Breslau".) Für den an der Bahnstrecke Breslau—Obernigk gelegenen Haltepunkt Hennigsdorf wird vom 15. November ab die Bezeichnung Hennigsdorf Bezirk Breslau eingeführt werden.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Aenderung der Bezeichnung der Station Gröditz in „Gröditz b. Riesa".) Vom 10. November ab — d. i. dem Tage der Eröffnung der Station Gröditz (Lausitz) an der Strecke Weissenberg—Baruth — hat die an der Linie Zeithain—Elsterwerda gelegene Station Gröditz die Bezeichnung Gröditz b. Riesa erhalten.

— (Aenderung der Bezeichnung der Haltestelle Neukirchen i. E. in „Neukirchen-Klaffenbach".) Vom 1. November angefangen hat die an der Bahnstrecke Zwönitz—Altchemnitz gelegene Haltestelle Neukirchen i. E. die Bezeichnung Neukirchen-Klaffenbach erhalten.

Verschiedene Mitteilungen.

Die grösste Lokomotive der Welt. Von der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn wird auf der Weltausstellung in St. Louis eine Lokomotive ausgestellt, über welche die „Z. d. V. D. E.-V." folgendes mitteilt: Die Lokomotive hat sechs Treibräder, von denen jedes einen Durchmesser von 56 Zoll hat. Die vorderen drei Treibräder sind auf einen Rahmen montiert, der unter dem Kessel beweglich angebracht ist. Die hinteren drei Treibräderpaare sind mit dem Körper der Lokomotive fest verbunden und werden mit Hochdruckzylinder, die vorderen mit Niederdruckzylinder betrieben. Die Hochdruckzylinder haben 20, die Niederdruckzylinder 42 Zoll Durchmesser. Der Kessel ist auf einen Dampfdruck von 235 Pfund für den Quadratzoll berechnet. Die Heizfläche der Wasserröhren beträgt 4135, die der Feuerbüchse 190 Quadratfuss, so dass die Gesamtheizfläche 4325 Quadratfuss gross ist. Die Riesenlokomotive soll 285.000 Pfund wiegen. Ihr Gewicht wird sich aber mit voller Ausstattung des Tenders, welche aus 7000 Gallonen Wasser und 13 Tons Kohlen besteht, auf 415.000 Pfund belaufen.

Literatur.

Katechismus des exekutiven Eisenbahnverkehrsdienstes für Aspiranten, Eisenbahnbeamte und Instruktoren. Von Alois Handel, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen. Zweite, wesentlich erweiterte Auflage. Wien. Spielhagen und Schurich, Verlagsbuchhandlung, I. Kumpfgasse 7. Preis K 4.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung direkter einfacher Fahrkarten von Saaz nach Böhm.-Trübau über Prag St. E. G.

Mit 1. Dezember 1903 gelangen zwischen Saaz und Böhm.-Trübau über Prag St.E.G. direkte einfache Fahrkarten III. Klasse für Schnell- und Personenzüge zu nachstehenden Preisen zur Einführung, und zwar:

Von	Nach	Ueber	Schnellzug III. Klasse	Personenzug III. Klasse
oder umgekehrt			Fahrpreise in Heller einschliesslich Fahrkartensteuer	
Saaz*)	Böhm.-Trübau	Prag St.E.G.	1170	830

*) Diese Fahrkarten werden vorerst nur in Saaz ausgegeben.

Wien, am 9. November 1903. [1087]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Aenderung von direkten Arbeiterfahrpreisen im Verkehre mit Konstanz, Bregenz und St. Margrethen.

Mit 1. Dezember 1903 treten im Verkehre zwischen den Stationen Konstanz, Bregenz und St. Margrethen einerseits und den nachgenannten italienischen Stationen über Innsbruck—Peri anderseits die nachstehenden geänderten Arbeiterfahrpreise in Kraft:

Zwischen und	Konstanz		Bregenz		St. Margrethen	
	im Verkehre					
	nach	aus	nach	aus	nach	aus
	Italien					
	Mark	Franken				
Conegliano	13·30	14·15	14·45	12·35	14·60	12·50
Montagnana	10·75	12·10	11·30	10·30	11·45	10·45
Pordenone	13·95	14·65	15·30	12·85	15·45	13·—
Saletto	10·90	12·25	11·50	10·45	11·65	10·60
Verona P.V.	9·—	10·70	9·15	8·90	9·30	9·05
Vicenza	10·35	11·80	10·85	10·—	11·—	10·15

Wien, am 7. November 1903. [1088]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Tarifierung des Artikels „Thermalschlamm (Fango)“.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, wird der Artikel „Thermalschlamm (Fango)“ bei Aufgabe als Frachtgut auf Strecken der am Gütertarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen beteiligten Verwaltungen wie folgt tarifiert, und zwar:

a) lose oder in Säcken nach II—A—C;
b) in Kasten, Kisten oder Fässern nach II—A—B.

Die Beförderung erfolgt in offen gebauten Wagen.

Wien, im November 1903. [1089]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ueberetscherbahn.

Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelbahn).

Einstellung des Betriebes auf der Mendelbahn.

Mit 15. November 1903 wird der Betrieb auf der Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelbahn) für die diesjährige Saison geschlossen und findet demnach am 16. November auf dieser Kleinbahn kein Zugsverkehr mehr statt.

Wien, im November 1903. [1090]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages 6 zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Am 1. Dezember 1903 tritt zum angeführten Tarife der Nachtrag 6 in Kraft, welcher unter anderem neue Frachtsätze des Klassentarifes und der Ausnahmetarife Nr. 3 (Wolle), 6 (Getreide), 7 (Kleie), 8 und 9 (Holz), 14 B (Glaubersalz), 14 C/a und D (Chlorkalium und Kalisalze zum Düngen), 15 (Thon), 16 (Pfeifenerde und Porzellanerde) enthält.

Ferner gelangen neue Ausnahmetarife Nr. 61 (Pottasche), 64 (Mineralöle, schwere) und 65 (Rückstände der Blutlaugensalzfabrikation) zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, sowie von den beteiligten Verwaltungen um den Preis von 18 Heller käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. November 1903. [1091]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif B für Holz etc.

Am 1. Dezember 1903 treten im Ausnahmetarife B für Holz u. s. w. nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

Zwischen und	Gröditz (S.St.B.) Ausnahmetarif B (Holz u. s. w.) für 100 kg in Pfennig
Jánoshegy (U.St.B.)	150
József-gőzfűrész (U.St.B.) . .	150
Rákó-Pribócz (U.St.B)	144
Turócz-Szt. Márton (U.St.B.) .	144

Budapest, am 7. November 1903. [1092]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der beteiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif, Heft V.

Aufhebung von direkten Fahrpreisen.

Mit 1. Jänner 1904 werden die Fahrpreise für direkte Fahrkarten für Schnell- und Personenzüge zwischen Wien Westbahnhof und Budapest-Kelenföld via Bruck a. d. L. aufgehoben.

Wien, am 6. November 1903. [1093]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Aenderungen bezüglich der Anwendung des Umkartierungstarifes.) In Abschnitt H, Umkartierungstarif, ist auf Seite 190 der letzte Absatz, beginnend mit den Worten: „Die Anwendung des Umkartierungstarifes ist ausgeschlossen:" bis „zur Anwendung" (Schluss der Seite) zu streichen.

Dafür werden nachstehende Absätze aufgenommen:

„Bei Umkartierungen auf den Uebergangsstationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen im Verkehre von und nach anderen Bahnen, ausnahmlich der Umkartierungen auf den Stationen Hergatz, Memmingen, Neuulm, Nördlingen, Nonnenhorn, Schneeberg b. Amorbach und Schnelldorf ist die Anwendung des Umkartierungstarifes ausgeschlossen.

Die Umkartierung auf einer Uebergangsstation, mit Ausnahme der im vorigen Absatze namentlich bezeichneten Stationen, darf daher nur unter Anwendung der vollen Sätze des Bayerischen Lokaltarifes erfolgen.

Die Vornahme von Umkartierungen auf Grund von Ausnahmetarifen, deren Anwendung auf den Ortsverkehr einer Station beschränkt ist, ist überhaupt ausgeschlossen."

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901. (Einführung eines Ausnahmefrachtsatzes für gebrannte Steine.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 bis vorerst 31. Oktober 1904 gelangte für gebrannte Steine, wie in der Güterklassifikation unter Ziff. 6 der Position „Steine" des Spezialtarifes III genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen zu mindestens 10 000 kg ab Fridolfing nach Salzburg ein Ausnahmefrachtsatz von Mk. 0·12 für 100 kg unter der Bedingung zur Einführung, dass jährlich mindestens 8000 t verfrachtet werden.

Der vorbezifferte Ausnahmefrachtsatz findet nur im Wege der Rückvergütung Anwendung. Bei der Abfertigung ist daher die regelrechte Fracht zu berechnen und einzuheben.

Die Rückvergütung des Mehrbetrages erfolgt bei Erfüllung vorstehender Bedingungen und gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch das Frachterstattungsbureau der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarif vom 1. Oktober 1903. (Nachtrag I.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 kam zum vorbezeichneten Schnittarife der Nachtrag I zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme neuer Lokalbahnstationen.
2. Ergänzung und Aenderung zu Abschnit F. Tariftabellen. Lokalbahnzuschläge.
3. Ergänzung der Abfertigungs- und Verkehrsleitungsvorschriften.
4. Aenderung wegen Eröffnung der Haltestelle Demling-Steinbruch.

Der Nachtrag wird an Besitzer des Haupttarifes, so lange der Vorrat reicht, unentgeltlich abgegeben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2455	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisenbahnschienen und Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel als Frachtgut	Altkladno	Komotau (B.E.B.)	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein und bei Weiterbeförderung ab Komotau (A.T.E.) im Regiewege abgefertigt werden. Die letztgenannte Abfertigung muss auf den Frachtbriefen entsprechend vorgeschrieben werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	69 Heller	51 Heller	18 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
2456	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle	Reitzenhain (B.E.B.)	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Direkter Frachtsatz besteht nicht	1306 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

2457 — Buschtěhrader Eisenbahn

Die zufolge gleichzeitiger Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte rücksichtlich der Transportstrecken von der Ladestelle Tuhau bei Duby bis Prag (Bubna), Prag (Sandthor) und Prag (Smichow) in der Fracht begünstigten Steinschottersendungen werden vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, gegen Zahlung des ermässigten Wägegeldes von 70 Heller pro Wagen auf der Geleisebrückenwage in der Station Kladno bahnamtlich abgewogen, wenn ein diesbezüglicher Antrag vom Absender im Frachtbriefe besonders gestellt wird und der Wiegeantrag in jedem Falle folgenden Zusatz enthält: „Ich entbinde / Wir entbinden gleichzeitig die Eisenbahn von jeder Ersatzleistung für das etwaige Unterbleiben der Abwage in Kladno, sowie für die durch die Verwiegung daselbst verursachte Transportverzögerung."

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2458	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauer- und Dachziegel aus Lehm (gewöhnlichem Ton)	Chodau (B.E.B.)	Graslitz oberer Bahnhof	1. Aufgabe als Frachtgut in unverpacktem Zustande und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. 3. Einhaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	26	22	4	Im Kartierungswege		Wenn sich auf Grund der Stationstarife, bezw. der Gebührenberechnungstabellen des Lokalgütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so werden die nebenstehenden zugestandenen billigeren Frachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen berechnet, vorausgesetzt, dass den Bedingungen vollkommen entsprochen wird, an welche die Anwendung dieser billigeren Frachtsätze geknüpft ist
				Dallwitz (B.E.B.)					33	25	8			
				Dassnitz-Maria Kulm					25	20	5			
				Falkenau a. d. Eger					20	18	2			
				Karlsbad (B.E.B.)					32	24	8			
				Neusattl (B.E.B.)					24	20	4			
				Zwodau-Davidsthal					19	18	1			
2459	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle, Koks und Brikette			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle und Briquetten, und mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Koks. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		
				Dallwitz	Neudau				96	88	8			
				Dallwitz	Schlackenwerth				118	88	30			
				Neudau	Schlackenwerth				96	88	8			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2460	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinschotter	Duby*)	Prag (Smichow)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. *) Die Sendungen müssen von der Ladestelle Tuhaň bei Duby stammen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	31 Heller	22 Heller	9 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1905 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Zurückungsgebühr von der Ladestelle Tuhaň bis Station Duby von 6 Heller pro 100 kg inbegriffen. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
					Prag (Sandthor)				28 Heller	22 Heller	6 Heller			
					Prag (Bubna)				29 Heller	22 Heller	7 Heller			
2461	Buschtěhrader Eisenbahn		Erse der Pos. B—21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Pressnitz-Reischdorf	Prag (Smichow)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der hierfür jeweils festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	60 Heller	53 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
					Prag (Bubna)				59 Heller	52 Heller	7 Heller			
					Kralup (B.E.B.)				59 Heller	52 Heller	7 Heller			
					Kladno				52 Heller	44 Heller	8 Heller			
					Altkladno				55 Heller	47 Heller	8 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2462	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker der Pos. Z—8 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Kaden-Brunnersdorf (B.E.B.)	Kralup (B.E.B.), Prag (Bubna), Prag (Smichow)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) 10.000 kg " " " 2. Einhaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Verschieden	ad a) 124 Heller ad b) 98 "	Verschieden	Im Kartierungswege		Wenn sich auf Grund der Gebührenberechnungstabellen, bezw. der Stationstarife (Teil II) höhere Frachtsätze für in derselben Verkehrsrichtung, bezw. auf demselben Transportwege vorgelegene Stationen ergeben, so werden die bezüglichen zugestandenen billigeren Frachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen berechnet, sofern den Bedingungen vollkommen entsprochen wird, an welche die Anwendung dieser billigeren Frachtsätze geknüpft ist
					Prag (St.E.G.)					ad a) 139 Heller ad b) 113 "				
2463	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle, Kokes, Kohlenziegel		a) Halbstadt, b) Mittelsteine	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der im Lokalgütertarife der Buschtěhrader Eisenbahn für diese Artikel enthaltenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Bahnen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig für 1000 kg a) b)		Im Kartierungswege		
				Chodau						860 920				
				Dassnitz-Maria Kulm						910 970				
				Falkenau a. d. Eger						890 950				
				Königsberg a. d. Eger						920 980				
				Neusattl						870 930				
				Zieditz						900 960				
				Zwodau-Davidsthal						890 950				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2464	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle als Frachtgut	Kaaden-Brunnersdorf	Gutwasser	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	1270 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
2465	Buschtěhrader Eisenbahn		Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation	Kralup (B.E.B.)	Station Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	85 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Prag (Bubna) (B.E.B.), Prag (Smichow) (B.E.B.), Rusin, Zakolan		90 Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendigten Eisenbahntransportes von Kaaden-Brunnersdorf via Eger (B.E.B.), Franzensbad, Klingenthal, Komotau, Aussig, Reitzenhain oder Weipert nach einem ausländischen Platze per Bahn oder Schiff verfrachtet werden				63 Heller		Im Rückvergütungswege	Die auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Rohzuckertransport bis Kaaden-Brunnersdorf, ferner die auf dieselbe reklamierende Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe über den Raffinadezuckertransport ab Kaaden-Brunnersdorf, ausserdem rücksichtlich des Elbe-Umschlagsverkehres die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Schiffskonnossemente, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1906 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtrückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2466	Buschtěhrader Eisenbahn	Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	A. Kohlen, mineralische (Steinkohlen, auch gemahlen, Braunkohlen, Kohlenblende, Anthracit, Kohlenschlempe, Kohlenlösche, Kohlenziegel [Briquettes], Presskohle); B. Braunkohlen- und Steinkohlenkokes, auch Gaskokes aus Leuchtgasfabriken, Kaumacit, sowie Kokeslösche	Wickwitz	Rodisfort	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad A. das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ad B. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Gebührentarif, Teil II, der Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	Heller 21	Heller 17	Heller 4	Im Kartierungswege		
					Giesshübl Sauerbrunn				22	17	5			
			Holz der Tarifklasse C und des Spezialtarifes 2	Giesshübl Sauerbrunn	Wickwitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen			22	17	5			
				Rodisfort					21	17	4			
2467	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Schwadowitz-Elpel	Auwal	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für 1000 kg 820		Im Kartierungswege		
					Böhm.-Brod					880				
					Lieben St.E.G.					600				
					Prag St.E.G.					600				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 Die Publikation erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2468	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Glassand, unverpackt, des Ausnahmetarifes Nr. 14	Hohenbocka B.G. und Oberl. Bhf.	Solnitz Lokalbahn	Unter Einhaltung der im Ausnahmetarife Nr. 14 näher bezeichneten Bedingungen	bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1904	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900		Mark 0·95		Im Kartierungswege		
				Ruhland						0·97				
				Strassgräbchen						0·94				
				Wiednitz						0·93				
2469	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Steine der Tarif-Position S—55/b und 55/c, einzelne Stücke, mehr als 750 kg wiegend	Szt. Margit-Ruszt	Wien Matzleinsdorf „ St.E.G. „ E.W.A.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil I, Abt. B	Verschieden	Auflegegebühr in Wien Matzleinsdorf 4 Heller Abladegebühr „ „ St.E.G. 4 „ Ueberladegebühr „ „ E.W.A. 4 „	Verschieden	Im Kartierungswege		
2470	Südbahn-Gesellschaft		Malz (ausgenommen geröstetes Malz für Kaffee)	Sopron S.B.	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen zur Beförderung gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den direkten Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900			20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	

Spalte	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	2471
2. Die Publikation erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft
3. und im Namen der	
4. Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von – nach	den in der umstehenden Tabelle genannten Stationen
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlussbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) auch geleistet, wenn sich bei Zusammenstoss der bis zu einer der Uebergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Uebergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn wird je nach der Uebergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Uebergangsstation und dem ab dieser Uebergangsstation zugestandenen ermässigten Frachtsatze rückvergütet
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Siehe umstehende Tabelle
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet
14. Besondere Bemerkungen	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern des Krainer Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch den genannten Verband zu erfolgen hat.

Tabelle.

Von	nach Cilli	nach Salloch und Laibach S.B.	nach Franzdorf
	Frachtsätze in Heller (inkl. ungar. Steuer) pro 100 kg		
Budapest S.B.	177	216	228
Promontor	174	212	224
Tétény	172	212	224
Tárnok	171	208	220
Martonvásár	167	204	216
Nyék	161	194	206
Velencze	161	194	206
Dinnyés	155	182	194
Székesfehérvár	152	182	194
Moha	162	190	202
Bodajk	165	197	209
Moór	165	197	209
Kisbér	165	197	209
Nagy-Igmánd	165	197	209
Komárom	165	197	209
Szabad-Batthyán	146	180	192
Polgárdi	142	180	192
Lepsény	136	178	190
Siófok	129	169	181
Szantód	123	159	171
Szemes	118	155	167
Boglár	112	152	164
Fonyód-fürdőtelep	110	146	158
Máriatelep	107	140	152
Balaton-Szt. György	107	132	144
Komárváros	—	125	137
Nagy-Kanizsa	—	117	129
Mura-Keresztúr	—	117	129
Kotor-Alsó-Domboru		117	129
Mura-Király	—	112	124
Kis-Szabadka	—	109	121
Csáktornya	—	109	121
Légrád	—	117	129
Zákány	—	117	129
Góla	—	125	137
Berzencze	100	129	141
Vizvár	100	135	147
Babócsa	100	136	148
Barcs	100	136	148
Gelse	—	125	137
Szt. Mihaly-Pacsa	112	129	141
Zala-Szt. Iván	112	134	146
Györvár	112	139	151
Oszkó	113	152	164
Vasvár	113	152	164
Molnári	113	152	164
Dömötöri	113	152	164
Szombathely	124	169	181
Acsád	132	173	185
Bükk	137	178	190
Lövö	142	180	192
Nagy-Czenk	154	182	194
Sopron	162	190	202
Ágfalva	162	190	202
Lépesfalva-Somfalva	167	194	206
Márcs-Nádasd	167	194	206
Nagy-Marton	162	192	204
Rétfalu-Siklós	162	186	198
Savanyukút	160	184	196
Lajta-Szt. Miklós	160	182	194
Sziszek	—	106	118

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2472	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnräder aus der Pos. E—5 der Güterklassifikation im Tarif-Teil I, Abteilung B	Zeltweg	Simmering E. W. A.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	137 Heller		Im Kartierungswege		

Spalte	Rubrik	Inhalt
1	Fortlaufende Nummer	2473
2	Die Publikation erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft
3	und im Namen der	
4	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von – nach	den in der umstehenden Tabelle genannten Stationen
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird bei Sendungen von Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) auch geleistet, wenn sich bei Zusammenstoss der bis zu einer der Uebergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Uebergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn wird je nach der Uebergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Uebergangsstation und dem ab dieser Uebergangsstation zugestandenen ermässigten Frachtsatze rückvergütet
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904
8	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht – Bezeichnung	Lokaltarif
9	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Siehe umstehende Tabelle
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet
14	Besondere Bemerkungen	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern des Kärntner Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch den genannten Verband zu erfolgen hat

Tabelle.

Von	Nach									
	Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Völkermarkt-Kühnsdorf	Klagenfurt S.B.	Velden a. W.	Villach S.B.	Paternion-Feistritz und Spittal a. D.	Sachsenburg
	Frachtsätze in Heller (inkl. ungar. Steuer) pro 100 kg									
Budapest S.B.	169	190	196	209	213	221	230	236	249	255
Promontor	167	188	194	207	211	217	226	232	244	249
Tétény	161	182	188	198	202	211	220	226	238	244
Tárnok	156	176	182	194	198	208	216	222	235	240
Martonvásár	150	170	176	188	192	204	212	218	231	237
Nyék	142	162	168	181	185	202	207	213	226	231
Velencze	140	160	166	179	183	196	207	213	224	229
Dinnyés	131	151	157	179	183	194	199	205	218	224
Székesfehérvár	131	151	157	175	179	192	197	203	216	222
Moha	136	155	161	179	183	194	201	207	220	226
Bodajk	143	160	166	184	188	199	206	212	225	231
Moór	143	163	169	187	191	199	209	215	228	234
Kisbér	143	165	171	189	195	203	217	223	240	246
Nagy-Igmand	143	165	171	189	195	203	217	223	241	247
Komárom	143	165	171	189	195	203	217	223	241	247
Szabad-Batthyán	127	148	154	165	169	183	192	198	215	220
Polgárdi	123	144	150	162	166	179	188	194	211	217
Lepsény	121	142	148	160	164	173	182	188	205	211
Siófok	112	132	138	152	156	166	174	180	198	203
Szántód	112	132	138	148	156	158	167	173	190	196
Szemes	107	126	132	145	149	152	162	168	185	187
Boglár	107	120	126	141	147	147	155	161	179	184
Fonyód-fürdőtelep	107	117	123	139	145	145	152	158	174	179
Máriatelep	106	117	123	135	141	141	148	154	171	176
Balaton-Szt. György	—	111	111	125	129	135	144	150	168	174
Komárváros	—	—	111	120	126	124	133	139	159	164
Nagy-Kanizsa	82	94	100	110	114	120	129	135	152	158
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	114	120	127	133	152	158
Kotor-Alsó-Domború	—	86	—	—	—	120	127	133	152	158
Mura-Király	—	86	—	—	—	115	125	131	148	156
Kis-Szabadka	—	77	82	88	93	109	118	124	138	144
Csáktornya	—	77	82	88	93	109	118	124	138	144
Legrád	82	94	100	110	114	120	127	133	152	158
Zákány	—	94	100	110	114	120	129	135	152	158
Góla	86	—	—	116	124	126	136	141	158	163
Berzencze	88	105	111	122	126	129	138	144	162	167
Vizvár	88	105	111	126	130	133	142	148	165	171
Babócsa	88	105	111	126	130	133	142	148	165	171
Barcs	88	105	111	126	130	135	144	150	165	171
Gelse	—	—	108	116	120	122	133	139	158	163
Szt. Mihály-Pacsa	—	108	108	120	124	133	142	148	163	169
Zala-Szt. Iván	94	108	114	120	124	141	150	156	173	179
Györvár	100	123	129	135	139	154	161	167	184	190
Oszkó	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Vasvár	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Molnári	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Dömötöri	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Szombathely	106	132	138	147	151	165	174	180	197	203
Acsád	115	140	146	152	156	168	180	186	203	208
Bükk	121	142	148	160	164	171	182	188	205	211
Lövö	130	144	150	162	166	178	188	194	211	217
Nagy-Czenk	145	151	157	175	179	186	197	203	216	222
Sopron	150	154	160	179	183	188	199	205	218	224
Agfalva	148	154	160	179	183	186	199	205	218	224
Lépesfalva-Somfalva	148	151	157	175	179	186	197	203	216	222
Márcs-Nádasd	148	148	154	170	174	182	197	203	216	222
Nagy-Marton	148	148	154	168	172	182	197	203	215	222
Rétfalu-Siklós	142	144	150	165	169	181	194	200	215	220
Savanyukút	142	144	150	162	166	177	188	194	211	217
Lajta-Szt. Miklós	137	144	150	160	164	177	188	194	211	217
Sziszek	108	128	136	146	150	156	167	173	190	196

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2474	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Ossegg-Riesenberg	Neschwitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904		Besteht kein direkter Frachtsatz	464 Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		
2475	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Brüx (St.B.) und Brüx (A.T.E.)	Traun	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	1088 Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		
2476	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Zement	den deutschen Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Schwarzach	Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarife, Teil II, Heft 1 und 2 (Ausnahmetarif Nr. 10), des Tirol-Vorarlberg-Süddeutschen Güterverkehres vom 1. September 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die für Bregenz bestehenden Frachtsätze		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2477	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus, raffinierter	Bielitz	Zwardoń transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	51 Heller		Im Kartierungswege		
2478	K. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit-(Kloben-) und Knüppel-(Prügel-)Holz, sämtlich über 2·5 m lang	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 15. November 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1904	Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. März 1898	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Die in der untenstehenden Tabelle angeführten Frachtsätze		Im Kartierungswege		

Nach	Von Aspang (Eisenbahn Wien-Aspang) Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	Nach	Von Aspang (Eisenbahn Wien-Aspang) Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
Adorf	153	Leipzig [Magd. Bhf.] (Pr.St.B.)*)	206
Altchemnitz	193	Leipzig [Thür. Bhf.] (Pr.St.B.)*)	204
Annaberg i. S.	191	Leipzig-Eutritzsch (Pr.St.B.)*)	206
Chemnitz	192	Leisnig	199
Cranzahl	189	Lugau	193
Crimmitschau	184	Meinersdorf	190
Dresden-Altstadt*)	173	Meuselwitz	193
Dresden-Friedrichstadt*)	175	Neukirchen i. Erzgeb.	194
Dresden-Neustadt*)	176	Oelsnitz i. Erzgeb.	193
Erlau	200	Oelsnitz i. Vogtl.	159
Groitzsch	198	Olbernhau	192
Grossbothen	204	Plauen i. V. ob. Bhf.*)	166
Hohenstein-Ernstthal	192	Plauen i. V. unt. Bhf.*)	165
Kappel i. S.	193	Plauen-Neundorf i. V.	165
Königstein	159	Schandau	157
Kupferhammer-Grünthal	193	Schöneck	162
Leipzig [Bayer. Bhf.] (S.St.B.)*)	204	Sohland	163
Leipzig [Dresd. Bhf.] (S.St.B.)*)	204	Wittgensdorf	195
Leipzig-Connewitz (S.St.B.)*)	203	Zeitz (S.St.B.)*)	193
Leipzig-Stötteritz (S.St.B.)*)	204	Zeitz (Pr.St.B.)*) [Dir.-Bez. Erfurt]	193
Leipzig [Berl. Bhf.] (Pr.St.B.)*)	206	Zittau	163
Leipzig [Eilbg. Bhf.] (Pr.St.B.)*)	208	Zwickau i. Sachsen	183

*) Vergleiche „Besondere Bestimmungen im Teil II B 7 A (Gemeinschaftlicher Teil) des Tarifes für den Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2479	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide der Pos. 0—9 der Güterklassifikation	Wien Staatsbahnhof transit	Guntramsdorf Leesdorf-Baden Traiskirchen (Wiener Lokalbahnen) Wr.-Neudorf Vösendorf-Siebenhirten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 15. November 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif und Wiener Ueberfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 26 30 28 24 20		Im Kartierungswege		
				Wien Lagerhaus	Guntramsdorf Leesdorf-Baden Traiskirchen (Wiener Lokalbahnen) Wr.-Neudorf Vösendorf-Siebenhirten					30 34 32 28 24				
2480	k. k. österr. Staatsbahnen		Reexpeditionsbefugnis für Holz	In den Stationen: Vizmarje Krainburg Villach Türnitz Feldkirchen Bischoflack Thörl-Maglern St. Ruprecht Arnoldstein		Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, VIII, 2	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 30. Juni 1904	Lokaltarif						
2481	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Korksteine und Korksteinplatten	Wien (Nordbahnhof)	Schönbrunn Krakau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 135 183	Heller 121 181	Heller 14 2	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2482	**Bozen-Meraner Bahn**		**Steine (auch Marmor), einfach glatt behauene oder gesägte, Pos. 8—55 c**	Meran	Bozen-Gries oder vice versa	**Auflieferung von jährlich mindestens 100 Tonnen in beliebigen Quantitäten.** Das Auf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	59	50	9	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmescheine, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Bei Erreichung eines Quantums von 200 Tonnen erhöht sich der Nachlass um 2 Heller, bei 300 Tonnen um 4 Heller pro 100 kg
2483			**Steine (auch Marmor), Pos. 8—55 c, auch geschliffene und polierte**						59	50	9			
2484			Bildhauerarbeiten						85	60	25			
2485			Roh behauene Blöcke aus Laaser Marmor	Meran	Bozen-Gries	**Auflieferung von jährlich mindestens 100 Tonnen in Wagenladungen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hierfür**			50	40	10			Für eventuell zur Ausnützung des Ladegewichtes zugeladene Marmorwaren etc. wird der für diese Artikel jeweilig entfallende Frachtsatz zur Einhebung gelangen
2486			Kalk, gebrannter, ungelöschter, Kalkstaub, Marmormehl			**Minimalquantum jährlich 500 Tonnen.** Auflieferung in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung hierfür			30	24	6			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2487	**Bozen-Meraner Bahn**		Wein in Fässern, Weinmost, Weintrebern, Praschlett (Weinmaische), dann leer hiervon zurückgehende Fässer	Sigmundskron	Bozen-Gries oder vice versa	**Minimalquantum jährlich 50 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Quantitäten	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	21	16	5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine oder als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens Ende Jänner 1905 in Vorlage gebracht werden müssen	
2488	**Bozen-Meraner Bahn**		Bier in Fässern oder in Flaschen, letztere in Kisten verpackt	Vilpian	Meran Bozen-Gries loko	**Minimalquantum jährlich 400 Tonnen.** Aufgabe in Mengen von mindestens 2000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	34	25	9	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine oder als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens Ende Februar 1905 in Vorlage gebracht werden müssen	
			Leer zurückgehende Bierfässer, sowie leere oder mit leeren Bierflaschen zurückgehende Bierkisten	Meran	Vilpian									
2489	**Bozen-Meraner Bahn**		Bier in Fässern oder in Flaschen, letztere in Kisten verpackt	Vilpian	Bozen-Gries transit	**Minimalquantum jährlich 1000 Tonnen.** Aufgabe in Quantitäten von mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	34	29	5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine oder als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens Ende Februar 1905 in Vorlage gebracht werden müssen	Sendungen müssen für Stationen über Bozen-Gries hinaus bestimmt sein
			Leer zurückgehende Bierfässer, sowie leere oder mit leeren Bierflaschen zurückgehende Bierkisten	Bozen-Gries	Vilpian									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2490	**Bozen-Meraner Bahn**		Zement, auch hydraulischer Kalk, sofern als Rohmaterial für nachstehende Fabrikate bestimmt, dann Zementwaren, wie Platten und Fliesen, Steine, Ziegel, Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh u. dgl. verladen	Untermais	Bozen-Gries und vice versa	**Minimalquantum jährlich 500 Tonnen.** Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	47	42·3	4·7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine oder als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens Ende Februar 1905 in Vorlage gebracht werden müssen	Bei Auflieferung eines Quantums von 1000 Tonnen erhöht sich der Nachlass um 2·4 Heller, bei Auflieferung von 1500 Tonnen um 4·7 Heller, bei Auflieferung von 2000 Tonnen um 7·1 Heller pro 100 kg
2491			Bruchsteine	Steinbruchgeleise km 25·3	Bozen-Gries	Auflieferung in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen. Die Sendungen müssen für städtische Bauten in Bozen bestimmt und in den Frachtbriefen an den Baurat Johann Bittner in Bozen adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904		14	10	4	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2492	**k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen**	Lokalbahnen Budweis-Salnau, Chodau-Neudek, dann der Eisenbahnen Marienbad-Karlsbad und Karlsbad-Johanngeorgenstadt	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	verschiedenen Stationen	Neudek	Einhaltung der Bestimmungen des Lokalgütertarifes der k.k.St.B., Teil II, Heft 1, Abschnitt A—IV (Ausnahmetarif VI)	vom 9. Oktober 1903 bis zum Tage der erlangten Benützungsbewilligung, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif der k.k.St.B., Teil II, Heft 1 und 3	Verschieden	Verschieden	50prozentige Ermässigung von den ungekürzten Frachtsätzen der in Betracht kommenden Lokaltarife	Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung erfolgt gegen bis Ende März 1905 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe	Das Abladen obliegt der Partei. Die betreffenden Frachtbriefe müssen an die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei in Neudek adressiert und für den Erweiterungsbau dieser Fabrik bestimmt sein
2493	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Brettchen, ungehobelte, genutete und gefederte, auch gekittete, bis 1·25 m Länge und 20 mm Dicke		Bruck a/L.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen, bezw. Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
				Berhometh a. S.						277				
				Czernowitz						238				
				Dorna-Watra						311				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
96	Nr. 128 vom 5. November 1903	2392	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Borke (Rinde)	Keresztes-Nyárad		In der Rubrik 5, Kolonne „nach“, ist am Schlusse (korrespondierend mit Keresztes-Nyárad) nachzutragen: „den in Abschnitt C des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten deutschen Stationen“. (Die Rubrik 5 zerfällt demnach in 3 Abschnitte)	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 132. Wien, 14. November 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. November 1903, Z. 49.608, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Schreiben vom 29. Oktober 1903 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass, bei dem Umstande, als in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, unter Dänemark die Dampffährenverbindung Gjedser—Warnemünde nachgetragen worden sei (vgl. die h. a. Kundmachung vom 15. Oktober 1903, Z. 45.653, enthalten im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 120 vom 17. Oktober 1903), auch die Liste der deutschen Strecken einer entsprechenden Ergänzung bedürfe. Bei der hierdurch bedingten neuen Fassung der Nr. 8 (VIII. Ausgabe der Liste vom 1. Jänner 1903, S. 1) hätte die Anführung der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn zu entfallen, weil diese Bahn nicht dem Güterverkehre diene. Dagegen wäre die am 3. April 1903 eröffnete, von ihrem Vorstande in Strassburg im Elsass betriebene Nebenbahn Diedenhofen-Mondorf in die Liste aufzunehmen.

Hiernach wird die Liste unter

Deutschland

folgendermassen abgeändert:

1. Unter A I erhält die Nr. 8 nachstehende Fassung:

„8. Grossherzogl. Mecklenburgische Staatseisenbahnen — einschliesslich der Dampffährenverbindung über die Ostsee zwischen Warnemünde und Gjedser; wegen dieser Dampffährenverbindung siehe B VI 132 —.“

Unter Nr. 9 ist bei der Ocholt-Westersteder Eisenbahn die lit. e) auf d) abzuändern.

2. Unter A II ist nachzutragen:

„27. Diedenhofen-Mondorfer Eisenbahn.“

3. Hinter B V ist nachzutragen:

„VI. Dänischer Verwaltungen.

132. Die von den Dänischen Staatsbahnen in Gemeinschaft mit den grossherzogl. Mecklenburgischen Staatseisenbahnen betriebene Dampffährenverbindung Warnemünde—Gjedser.“

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 4. November 1903 Kenntnis gegeben.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 2. November 1903,*) betreffend die Ermächtigung des Hauptzollamtes I. Klasse in Graz zur zollfreien Abfertigung von Uebersiedlungseffekten, sowie von voraus- und nachgesendeten Reiseeffekten.

Das k. k. Hauptzollamt in Graz wird zur zollfreien Behandlung von Uebersiedlungseffekten nach Massgabe des Art. VIII, Z. 7, Al. 1, und des Art. IX, Z. 1, Al. 2 und 3, sowie von voraus- und nachgesendeten Reiseeffekten im Sinne des Art. IX, Z. 1, Al. 1, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 10. November 1903 ausgegebenen CI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 222.

Europäische Donaukommission.

Frühjahrssession 1903.

I.

Das Frühjahrsplenum der Europäischen Donaukommission tagte vom 4. bis 24. Mai, in welcher Zeit unter Beteiligung sämtlicher Delegierten der in der Kommission vertretenen Staaten acht Sitzungen abgehalten wurden.

Infolge des günstigen finanziellen Ergebnisses des abgelaufenen Jahres konnte die Kommission in dem diesjährigen Frühjahrsplenum eine weitere Ausgestaltung ihrer Tätigkeit ins Auge fassen, welche in mehreren Anträgen und Beschlüssen im Interesse der Förderung und Erleichterung des Verkehres, sowie der Wohlfahrt ihrer Bediensteten zum Ausdrucke gelangten.

Nach dem Rechnungsabschlusse des Jahres 1902 betrugen die gesamten Einnahmen dieses Jahres Frcs. 4,270.090·08. Darunter figurieren die Einnahmen an Schiffahrtsabgaben mit Frcs. 3,106.394·22 — der höchsten Ziffer, welche diese Einnahmen seit dem Bestande der Kommission erreicht haben — und der Ueberschuss aus der Gebarung der Vorjahre mit Frcs. 770.770·51. Die faktischen Einnahmen des Jahres 1902 übersteigen das Budgetpräliminare um Frcs. 1,822.090·08. An Ausgaben waren Frcs. 2,312.570 präliminiert, welcher Betrag aber tatsächlich um Frcs. 560.737·08 überschritten wurde, so dass sich die Ausgaben auf Frcs. 2,873.307·08 beliefen. Der für das Jahr 1903 verfügbare Ueberschuss, welcher sich aus dem Vergleiche der Ausgaben mit den Einnahmen ergibt, beträgt Frcs. 1,396.783.

Die hieraus ersichtliche günstige Finanzlage wurde unter anderem dazu benützt, die Pensionen der Piloten aufzubessern. Weitere Beschlüsse betrafen die Einrichtung eines Operationssaales in dem Marinehospital der Kommission, die Durchführung der im Vorjahre bereits in Aussicht genommenen Errichtung einer telephonischen Verbindung zwischen Tultscha und Sulina, ferner die Beleuchtung eines Teiles des Sulinaarmes mit acht Laternen, welche zwischen Meile 2 und 8½ zur Aufstellung gelangen sollen.

Dem Jahresberichte der Ingenieure der Kommission ist zu entnehmen, dass sich die Regulierungsbauten trotz der langen Dauer des abgelaufenen Winters in gutem Zustande befinden.

Die im Laufe des Jahres 1902 im Mündungsgebiete durchgeführten Arbeiten betrafen die Erhaltung des Norddammes und der Verlängerung desselben. Die regelmässigen Baggerarbeiten im Mündungsgebiete wurden mit dem Seebagger „Percy Sanderson" am 12. März begonnen und am 31. Dezember eingestellt. In dieser Zeit hat der genannte Bagger 255.200 m³ im offenen Meere und 68.750 m³ zwischen den Dämmen ausgehoben. Im Flusse waren nur geringe Erhaltungsarbeiten an den Spornen und Uferverkleidungen durchzuführen. Zur Behebung einer bei Gorgova, zwischen der 20. und 22. Meile, entstandenen Untiefe mussten 131.288 m³ ausgebaggert werden.

Bei dem Durchstiche zwischen der 18. und 27. Meile, welcher im September 1902 dem Verkehre übergeben wurde, war die Bauleitung bis Ende der Bausaison mit der Fortsetzung der Steinverkleidung beschäftigt, mit welcher die künstlichen Flussufer in einer Länge von 69.200 Fuss zum Schutze gegen den Wellenschlag versehen werden müssen.

Ueber die Fahrwasserverhältnisse teilt der technische Bericht mit, dass im Mündungsgebiete zwischen den Dämmen eine nutzbare Tiefe von 24 Fuss und zwischen der beiderseitigen Verlängerung dieser Dämme eine Tiefe von 25 Fuss erhalten wurde. Die nutzbare Tiefe des Sulinaarmes vom Tschatal St. Georg abwärts betrug im Durchschnitte der Monate März bis Dezember 19 Fuss 11 Zoll.

Für das laufende Jahr 1903 beantragte der technische Dienst noch eine Reihe von neuen Arbeiten und trat deshalb mit namhaften Mehrforderungen an die Kommission heran. Da jedoch im Budget bereits Francs 300.000 für neue technische Arbeiten bestimmt waren und die Kommission Bedenken trug, die Ergebnisse eines günstigen Jahres auf einmal zu verausgaben, wurde nur ein Teil der Mehrforderungen der Ingenieure bewilligt. Die Arbeiten, welche sonach in das technische Programm des laufenden Jahres noch aufgenommen wurden, betreffen hauptsächlich Baggerungen im Flusse, dann die Anlage von 18 Spornen zur Korrektur der Fahrwasserverhältnisse zwischen der 2. und 3. Meile und die Verlängerung der rechtsuferigen Kaimauer in Sulina um 4350 Fuss.

Die finanzielle Lage der Kommission gestaltete sich in der Zeit vom 1. Jänner bis 13. Mai des Jahres 1903 folgendermassen:

Die Einnahmen an Schiffahrtsgebühren betrugen (von 392.504 taxpflichtigen Tonnen) Frcs. 495.156·30. An Spital-, Pilotage- und Eichgebühren gingen Francs 1742·45, an Couponinteressen Frcs. 33.675·57 ein. Mit Hinzurechnung des Ueberschusses aus der Gebarung der Vorjahre per Frcs. 1,396.783 ergibt sich ein Einnahmenstand von Frcs. 1,927.357·32. Die Ausgaben in der in Rede stehenden Zeitperiode beliefen sich auf Francs 539.434·94. Von dem sohin verbleibenden Ueberschusse per Frcs. 1,387.922·38 sind vorübergehend in Effekten angelegt Frcs. 715.922·24, Frcs. 294.381·40 erliegen bei Barclay & Co. Limited in London, Frcs. 8121·85 bei Flûry-Hérard & Cie. in Paris, Frcs. 38.021·07 bei der Deutschen Bank in Berlin und Frcs. 331.475·82 in den Kassen der Kommission in Sulina und Galatz.

Die Einnahmen des Sanitätsfonds betrugen nach dem Stande vom 30. April 1903 Frcs. 595.747·77, darunter der Saldovortrag aus der Gebarung der Vorjahre per Frcs. 554.725·42. Die Auslagen des Sanitätsfonds in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. April betrugen Frcs. 24.139·01; es verbleibt somit ein disponibler Betrag von Frcs. 571.608·76.

Bei der Etablierung des definitiven Budgets für das laufende Jahr nahm die Kommission zur Kenntnis, dass sich die Gesamteinnahmen des Jahres 1903, welche im Präliminare mit Frcs. 3,323.000 eingestellt waren, durch einen Ausfall von Frcs. 35.217 bei dem mit Frcs. 1,450.000 bewerteten Ueberschusse aus der Gebarung der Vorjahre auf Frcs. 3,269.783 reduzieren. Ferner genehmigte die Kommission eine Erhöhung der mit Frcs. 2,222.464 präliminierten Auslagen im Betrage von Frcs. 510.192. Von diesem Nachtragskredite entfallen auf die vorerwähnten Mehrerfordernisse des technischen Dienstes, die Errichtung der Telephonanlage zwischen Tultscha und Sulina inbegriffen, Francs 251.994. Die Summe der Auslagen stellt sich somit auf Frcs. 2,732.656 und das Saldo, welches bei dem Vergleiche mit den Einnahmen erübrigt, auf Frcs. 537.127.

Zu den Beratungen des Frühjahrsplenums der Kommission wäre schliesslich noch zu bemerken, dass der rumänische Ministerpräsident Herr D. Sturdza anlässlich seiner Teilnahme an der üblichen Inspektionsreise der Kommission eine Erklärung abgab, wonach die rumänische Regierung beabsichtigt, im Laufe des Jahres 1903 die bisherige Quarantäne durch die Desinfektion zu ersetzen und zu diesem Behufe eine Desinfektionsanstalt im Hafen von Sulina zu errichten.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn Złoczów-Sassów-Usznia. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Oktober das von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgeteilte Ergebnis der in der Zeit vom 5. bis 7. Mai vorgenommenen Trassenrevision und Stationskommission bezüglich des von Heinrich Weiser, Grossgrundbesitzer und Reichsratsabgeordneter in Sassów (Galizien), in Vorlage gebrachten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Złoczów der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska über Sassów nach Usznia zur Kenntnis genommen und die von der Kommission befürwortete Linienführung, sowie die nunmehr vorgesehene Disposition der Stationen als Grundlage für die Verfassung des Detailprojektes der gegenständlichen Bahnlinie mit dem Beifügen genehmigt, dass für die Teilstrecke von km 3·4 bis km 6·8 die ursprüngliche Projektslinie zu wählen ist. [E.-M.-Z. 35.501.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Ergebnis der durchgeführten kommissionellen Verhandlung bezüglich der Situierung der im Zuge der Endstrecke projektierten Verkehrsstellen Bachórz und Dynów: Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Oktober das von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgeteilte Ergebnis der am 5. August durchgeführten kommissionellen Verhandlung bezüglich der Situierung der im Zuge der Endstrecke km 46·4/5 bis km 50·5/6 (alt) der im Baue befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) projektierten Verkehrsstellen Bachórz und Dynów, sowie den gemäss der Verfügungen des Erlasses vom 6. Juli 1903, Z. 23.943, ex commissione erteilten Baukonsens für die obgenannte Endstrecke der gegenständlichen Bahnlinie zur Kenntnis genommen und die projektsmässige Situierung der kommissionell behandelten beiden Verkehrsstellen endgültig genehmigt. [E.-M.-Z. 41.829.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Braunau-Bürmoos (Weilhartbahn). (Verschiebung des Beginnes der für den 10. November festgesetzten Trassenrevision und Stationskommission.) Die von der k. k. Statthalterei in Linz mit der Kundmachung vom 17. Oktober 1903 im Einvernehmen mit der k. k. Landesregierung in Salzburg für den 10. November und die folgenden Tage anberaumte Trassenrevision und Stationskommission rücksichtlich des generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Braunau a. Inn der Linie Steindorf—Braunau a. Inn der k. k. Staatsbahnen über Hochburg und Ostermiething zur Station Bürmoos der Linie Salzburg—Lamprechtshausen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft wurde auf den 18. November und die folgenden Tage verschoben. [E.-M.-Z. 49.823.]

Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. (Anordnung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen auf der Teilstrecke Niemes—Reichenberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Vornahme der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen für die Teilstrecke Niemes—Reichenberg der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg für den 26. November anberaumt. [E.-M.-Z. 44.582.]

Normalspurige Lokalbahn Petersdorf-Ullersdorf—Winkelsdorf. (Genehmigung der Projekte mehrerer Durchlässe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. Oktober die von Dr. Rudolf Mayreder in Wien namens der Konzessionäre für die Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf vorgelegten Projekte für mehrere Durchlässe der vorgenannten, im Baue befindlichen Bahnlinie, worunter sich 25 gedeckte und 2 offene Durchlässe von 0·6 m Lichtweite, ferner ein offener Durchlass von 1·0 m Lichtweite und 8 gewölbte Durchlässe von 1·0 m, bezw. 1·5 m und 2·0 m Lichtweite befinden, nach Massgabe gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 44.463.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Bischoflack-Eisnern.) (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von August Novak, Gewerksbesitzer in Eisnern (Krain), namens des Konsortiums für die Erbauung einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Bischoflack der k. k. Staatsbahnen nach Eisnern vorgelegten diesbezüglichen generellen Projektes im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission für den 18. November und nach Bedarf die folgenden Tage anberaumt. [E.-M.-Z. 49.714.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Betriebsleitung Czernowitz: Auflassung der Güternebenstelle in Bad Lopuszna.) Die im Verkehrsbereiche der Station Berhometh a. S. der Bukowinaer Lokalbahnen gelegene Güternebenstelle Bad Lopuszna, welche jährlich vom 1. Juli bis 31. August geöffnet ist, wird aufgelassen.

Ausland.

Italien. (Motorwagen für Vollbahnen.) Die italienische Regierung hat nach langen Unterhandlungen mit der Mittelmeerbahn-Gesellschaft die Vermehrung des Fahrparkes der Varesinischen elektrischen Vollbahn um 21 grosse Motorwagen bewilligt und diese den Werkstätten der Officine Meccaniche di Milano in Auftrag gegeben. Die Länge der Wagen beträgt 18 m; dabei ist durch eine bedeutende Vergrösserung des Gewichtes und des Abstandes zwischen den beiden Räderpaaren ein besonders ruhiger Gang erzielt worden. Wie die „Schw. B.“ mitteilt, betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit bei der Mitte August vorgenommenen Probefahrt auf der Linie Mailand—Varese 85 km, an einzelnen Stellen wurde jedoch eine Geschwindigkeit von 124 km erreicht, ohne dass die Wagen heftiger schüttelten. So wird die gegen 65 km lange Strecke Mailand—Varese von nun an in 45 Minuten zurückgelegt werden können. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis 17. November 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

11. Novbr., *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

12. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro).
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

13. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro).
Dampfer „Thetis", Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

14. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Almissa", Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

17. Novbr., *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Galatea", Kapitän V. Carmelich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

11. Novbr., Dampfer „Thetis", Kapitän G. Radoslovich, zu Mittag,
12. „ Dampfer „Venus", Kapitän N. Tomanovich } um
16. „ Dampfer „Venus", Kapitän N. Tomanovich } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

12. Novbr., um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien)
Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

12. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Daphne", Kapitän S. Lucovich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Konstantinopel.

13. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Amphitrite", Kapitän L. Mistrorigo,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Jaffa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

15. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Styria", Kapitän G. Burgstaller,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

17. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante Eildampfer),
Dampfer „Helios", Kapitän C. Gilovich
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Alexandrette. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

14. „ (event. Reise) Dampfer „Polluce", Kapitän P. Marassi, nach Konstantinopel.

Ostindien, China und Japan.

12. Novbr., um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Marq. Bacquehem", Kapitän T. Rassevich,
[von Fiume†) am 8. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

18. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest-Shanghai),
Dampfer „Maria Valerie", Kapitän P. Berberovich,
[von Fiume†) am 14. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Singapore, Hongkong und Shanghai.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. November d. J. dem Bahndirektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, kaiserl. Rate Ferdinand Pichler taxfrei den Titel eines Oberbaurates allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. November d. J. dem Schlosser der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Josef Freisinger und dem Weichenwächter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Anton Křiš in Anerkennung fünfzigjähriger, den genannten Unternehmungen geleisteter treuer Dienste das Silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Oktober 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Oktober 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Oktober 1903
		vom ersten bis letzten Oktober		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	55.840	48.778	42.255	62.363
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren . . .	—	—	—	—
Eisen	—	—	—	—
Felle	—	—	—	—
Fette	4.090	706	740	4.056
Kaffee	8.783	1.428	2.120	8.091
Mehl	1.040	3.425	490	3.975
Wein	5.530	1.348	675	6.203
Zucker	3.766	22.845	18.929	7.682
Diverse	32.631	19.026	19.301	32.356
Assekuranzwert . . K	5,802.239	4,056.242	3,820.729	6,037.752

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 27 Arbeitstagen 337.500 kg. Assekuranzwert von K 292.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Oktober 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Oktober 1903
		vom ersten bis letzten Oktober		
Lagerscheine:				
Stück	6	—	—	6
Versicherungswert . K	20.530	—	—	20.530
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1903 gelangen auf normaler Grundlage erstellte Hin- und Rückfahrkarten im Verkehre zwischen den Personenhaltestellen Manisch und Neudörfel und den übrigen Stationen der Lokalbahn zur Ausgabe.

Prag, im November 1903. [1094]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Tarifhefte 5 des obgenannten Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für Holz der Abt. a und b von Wöllersdorf (k.k.St.B.) nach sächsischen Binnenstationen und sächsisch-preussischen Wettbewerbsstationen treten mit 1. Jänner 1904 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 11. November 1903. [1095]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Verbandstarifes und eines neuen Anhanges hierzu.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 treten im obgenannten Verbande ein neuer Tarif, Teil II, Heft 2 (Verkehr mit Triest), sowie ein neuer, die besonderen Begünstigungen enthaltender Anhang zu diesem Tarife in Kraft.

Durch die neuen Tarife, in welchen direkte Frachtsätze für die namhafteren Stationen sämtlicher auf dem Ländergebiete der ungarischen Krone gelegenen Haupt-, sowie der meisten Lokalbahnen enthalten sind, werden ausser Aenderungen der allgemeinen und besonderen Bestimmungen, sowie der Reexpeditionsbegünstigungen rücksichtlich einzelner Stationen geänderte, den bisherigen gegenüber teilweise um einige Heller niedrigere, teilweise aber (besonders zufolge der inzwischen eingetretenen Transportsteuerpflichtigkeit auf einzelnen Lokalbahnen) um einige Heller höhere Frachtsätze aktiviert.

Mit Ende Dezember 1903 tritt das vom 1. Jänner 1900 gültige gleichnamige Tarifheft 2, sowie der zugehörige Nachtrag I, ferner der vom 1. Juni 1902 gültige Anhang hierzu ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes und Anhanges werden bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von K 2·—, bezw. K 0·60 erhältlich sein.

Wien, am 10. November 1903. [1096]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Adriatisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Jänner 1904 tritt zu dem vom 1. Jänner 1901 gültigen Verbandsgütertarife, Teil II, des Adriatisch-Norddeutschen Eisenbahnverbandes der Nachtrag III, zu dem vom 1. Jänner 1901 gültigen Verbandsgütertarife, Teil II, des Adriatisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag II in Kraft.

Die Nachträge enthalten Aenderungen des Abschnittes B (Besondere Tarifbestimmungen), Ergänzungen einiger Ausnahmetarife, sowie sonstige Ergänzungen, bezw. Aenderungen.

Der Nachtrag III des Adriatisch-Norddeutschen Verbandstarifes enthält überdies noch die Einbeziehung der Stationen Forst, Guben, Neurode, Spremberg in die „Allgemeinen Tarife“, der Nachtrag II des Adriatisch-Sächsischen Verbandstarifes die neuen Ausnahmetarife 26 (Kartoffeln) und 27 (Kork).

Exemplare dieser Nachträge sind zum Preise von 10 Heller = 9 Pfennig bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. November 1903. [1097]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Neue Tarife, Teil II, Heft 1, 2 und 3, sowie Einführung eines neuen Ausnahmetarifes, Teil VII, Heft 1, für Metalltransporte.

Am 1. Jänner 1904 gelangen an Stelle der Tarife, Teil II, Heft 1, 2 und 2, vom 1. Februar 1897 unter dem gleichen Titel neue Tarife für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Station Wien K.F.N.B. transit), der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien Wien—Marchegg und Simmering—Bruck a. d. Leitha), sowie der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz, der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. (Stationen der Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen Giessen und Gelnhausen [diese Stationen selbst ausgeschlossen], sowie der Strecke Hanau—Aschaffenburg) und der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken anderseits zur Einführung.

Diese Tarife enthalten vielfache Erweiterungen der direkten Verkehrsbeziehungen mit Süddeutschland (exkl. Bayern) und gegen seither zahlreiche Frachtermässigungen, in vereinzelten Fällen auch Frachterhöhungen.

Ferner wird am 1. Jänner 1904 im Rahmen des vorbezeichneten Verkehrsgebietes ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Metallen und Metallwaren als Teil VII, Heft 1, ausgegeben, welcher Stückgut- und Wagenladungssätze enthält.

Abdrücke dieser Tarife werden bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu nachstehenden Preisen erhältlich sein:

Teil II, Heft 1 . . . K 4·40 für das Stück
„ II, „ 2 . . . K 1·80 „ „ „
„ II, „ 3 . . . K 3·70 „ „ „
„ VII, „ 1 . . . K 1·90 „ „ „

Wien, am 10. November 1903. [1098]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aenderung des Fahrplanes für den Arbeiterzug.

Am 21. November 1903 wird anstatt des Arbeiterzuges Nr. 1758, Abfahrt Leopoldau 5 U. 45 M. nachm., Ankunft Wien 6 U. 4 M. abends, der Arbeiterzug Nr. 1756 nach folgender Fahrordnung von Leopoldau nach Wien verkehren:

Leopoldau ab 5 U. 24 M. nachm., Floridsdorf an 5 U. 29 M. nachm., ab 5 U. 30 M. nachm., Wien an 5 U. 43 M. nachm.

Wien, am 12. November 1903. [1099]

Direkter Oesterreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

(Oesterreichischer Levanteverkehr.)

Einführung direkter Frachtsätze für die Tarifklasse 12 (Sammelklasse) bei Frachtzahlung für 10.000 kg im Verkehre von Wien (Matzleinsdorf).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, gelangen unter Aufrechthaltung der Bestimmungen der ab 1. Dezember 1903 gültigen Tarife, Teil I und Teil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr die folgenden direkten Frachtsätze zur Einführung:

Ueber Triest oder Fiume seewärts von	Nach den Hafenplätzen, angeführt im Tarife, Teil II, Heft 1, unter	Für Tarifklasse 12 — bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen — Centimes für 100 kg
Wien (Matzleinsdorf) S.B.	B—I	468
	B—II	568

Wien, am 10. November 1903. [1100]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr nach Wien St.E.G. (Arsenal).

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. Dezember 1903 gelangt der Nachtrag II zum Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einfühzung.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege der beteiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 10. November 1903. [1101]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Erste internationale Kunst- und Gewerbeausstellung für Erzeugnisse aus Metall und Stein in St. Petersburg. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsobjekte.) Für Gegenstände der im Monate November 1903 in St. Petersburg beginnenden obgenannten Ausstellung, für welche eine Dauer von mindestens drei Monaten in Aussicht genommen ist, wurde seitens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn rücksichtlich der Strecke Granica—Wien-Nordbahnhof die frachtfreie Rückbeförderung unter den im gemeinsamen Tarif-Teile I (Abteilung B, vom 1. Jänner 1902), Abschn. C—IX, enthaltenen Bedingungen gewährt, sofern die betreffenden Objekte vorher unter Einhebung der normalen Frachten auf Grund des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband von Wien über Granica nach St. Petersburg als Ausstellungsgut befördert worden sind.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Tarifierung von Brettchen der unter A und C der Gruppen 28 und 55 der Warennomenklatur aufgeführten Holzgattungen.) Behufs Vermeidung von Missverständnissen wird zur allgemeinen Kenntnis gebracht, dass Brettchen der unter A und C der Gruppen 28 und 55 der Warennomenklatur aufgeführten Holzgattungen ebenso wie Bretter dieser Holzgattungen tarifieren. („Osteuropäische Tarif-Rundschau.“)

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mitteilung der grossh. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen ist das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung für den gesamten Güterverkehr, mit Ausnahme des Badisch-Schweizerischen Güterverkehres, sowie desjenigen mit den deutsch-schweizerischen Grenzstationen, mit Petershausen, sowie mit den auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen vom 1. November 1903 an wie folgt festgesetzt worden:

1 Franken = 81·2 Pfennig,
1 Mark = 1·2315 Franken.

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrat zu Breslau.) Auf der Tagesordnung der für den 5. Dezember anberaumten Sitzung stehen u. a. folgende Gegenstände: Vorlagen der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau, betreffend gutachtliche Aeusserung über die Ermässigung der Fracht für Zichorienfabrikate, und betreffend die Gewährung von Frachtermässigungen für die Ausfuhr gereinigter Baumwolle und Baumwollabfälle im Versande von Friedland (Niederschlesien), sowie Vorlage der kgl. Eisenbahn-Direktion Kattowitz, betreffend Ausnahmetarif für Zement nach den deutschen Seehafenstationen zur Ausfuhr über See. („Z. d. V. D. E.-V.“)

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen nachstehend benannte, in den Materialmagazinen in Linz lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenblech, Feuerrohrstutzen, Alt-Eisendraht, Alt-Gusseisen, Pausch- und Zerreneisen, Stahltyres, Radsterne, Eisenspäne, Stahlachsen, Alt-Stahl, Alt-Plattenkupfer, Rohmetallspäne, Bruchzink, ferner Abfälle von Baumwoll-, Hanf- und Gummiwaren und Leder.

Nähere Angaben sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion (Abteilung für Zugförderung und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann.

Die Offerte sind **nur** auf dem erwähnten Formulare zu erstellen, pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Anbot auf Altmaterialien" bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz bis längstens **30. November 1903, 12 Uhr mittags**, einzubringen.

Am 1. Dezember 1903, 9 Uhr vormittags, erfolgt die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind 10 Prozent des Wertes als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa in Linz zu erlegen.

Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Wage loko Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Tage der Offerteröffnung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige, die Qualität betreffende Reklamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen effektiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte ganz oder nur zum Teil anzunehmen oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 16. November 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen nachstehende, im Materialmagazine Salzburg lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Kautschuk- und Hanfwarenabfälle, altes Eisenplattenblech, diverse Stahl- und Alteisensorten, Bruchmessing, Bruchmetall, Metallspäne, altes Kupfer und Kupferspäne, alte Tyres, Gusseisen-Bohrspäne, Bruchzink.

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches samt den Bedingnissen für den Verkauf von Altmaterialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann.

Die Offerte sind samt den etwaigen Beilagen pro Bogen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: "Offert auf Altmaterial" bis längstens **30. November 1903, 12 Uhr mittags**, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck einzubringen.

Die Offerteröffnung findet am 1. Dezember 1903, 10 Uhr vormittags, statt.

Die Preisanbote dürfen nur loko Wage Materialmagazin Salzburg erstellt werden. Gleichzeitig mit dem Offerte sind 10 Prozent der Kaufsumme als Vadium bei der Kassa der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion zu erlegen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Teiles derselben anzunehmen oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben mit ihren Anboten durch 6 Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im November 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Seitens der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion wird das im k. k. Materialmagazine in Pilsen im Laufe des IV. Quartales 1903, das ist vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1903 voraussichtlich angesammelte Altmaterial hiermit zum Verkaufe offeriert, und zwar:

Abfälle von Hanf und Jute, Kautschuk-, Leder-, Schafwoll- und Pelzwarenabfälle, alter Stahlguss in grossen Stücken, Eisen-, Stahl- und Plattenblech, Eisen- und Stahldraht, verbranntes Gusseisen, Roheisenguss in grossen und kleinen Stücken, Bremsklötze, unverbranntes und verbranntes Pauscheisen, Zerreneisen, Radsterne mit gusseisernen Naben, Tyres aus Flussstahl, mit und ohne Nut, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfedern, Volutfedern, Flussstahl (Schwellen), Stahlgussräder, altes Bruchglas, Stampf- und Korbpapier, Telegraphenstreifen, Metallspäne, Kupferspäne, Bruchmessing, Telegraphenzink, Zinkblech, Röhrenkupfer, Kupferplatten, galvan. Kupfer, altes verbranntes Pech und alte Teerfässer mit beiden Böden.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann.

Die in die Offerte einzusetzenden Preise verstehen sich pro 100 kg franko Wage k. k. Materialmagazin Pilsen. Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Teil desselben erstrecken, und behält sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hierzu aufgelegten Formulare benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen 1 Krone-Stempelmarke pro jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Ankauf von Altmaterial" bis längstens **30. November 1903, 11 Uhr vormittags**, bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direktion einzubringen, und ist darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vertraut und vollkommen einverstanden sei.

Die Eröffnung der Offerte erfolgt am 1. Dezember 1903, um 10 Uhr vormittags, im Direktionsgebäude in Pilsen, und kann jeder Offerent oder dessen gehörig ausgewiesener Stellvertreter dieser Eröffnung beiwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen sollten, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im November 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau beabsichtigt nachstehend spezifizierte, im Materialmagazine zu Neu-Sandec angesammelte **Materialien** im Wege einer öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech bis 5 mm stark	25.000
2	„ „ verzinkt	1.000
3	„ „ über 5 mm	4.523
4	Alter Eisendraht und Drahtgeflechte	1.000
5	Altes Gusseisen, unverbrannt (Lagerteile)	40.000
6	„ „ „ in grossen Stücken	1.271
7	„ „ Herzstücke	1.810
8	„ „ Bremsklötze	50.000
9	„ „ verbrannt	6.000
10	„ „ in grösseren Stücken	—
11	Pauscheisen, unverbrannt	40.000
12	„ verbrannt	2.000
13	„ in grossen Stücken	1.091
14	Feuerrohre, Eisen	6.000
15	Zerrereisen	25.000
16	Alte Stahlradreifen mit Nuten (Martinstahl)	18.968
17	„ „ ohne „	1.314
18	Alte Radsterne mit Nabe aus Schmiedeeisen	—
19	„ „ „ „ „ Gusseisen	—
20	Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne	30.000
21	Alter Stahl in grossen Stücken (Herzstücke)	1.467
21a	Gusseiserne Chabotte in einem Stücke, circa	10.000
22	Blattfederstahl	2.000
23	Alte Stahlachsen	—
24	Alter Volutfederstahl	10.000
25	Gewöhnliches Bruchkupfer	1.686
26	„ Platten-Feuerbox	—
27	Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	—
28	Bruchmessing	283
29	Bruchmetall-Rotguss	261
30	Altes Packfong	24·5
31	Kupferspäne, rein	1.554
32	„ verunreinigt	—
33	Metallspäne von Rotguss, reine	2.030
34	„ „ „ verunreinigt	159
35	Altes Bruchzink, Zinkblech u. Zinkblechabfälle	1.100
36	Schläuche, imprägniert, mit Kautschukeinlage	49
37	„ aus Hanf, imprägniert, ohne Einlage	13
38	Hanfwarenabfälle, Stricke und Schnüre	67
39	„ diverse Schläuche	31
40	Jutewarenabfälle	111
41	Kautschukwarenabfälle mit Einlage	—
42	„ ohne „	56
43	Lederwarenabfälle, gewöhnliche, in kleinen Stücken	64
44	Leinenwarenabfälle, schmutzige	61
45	Plachenabfälle, geteert und ungeteert	500
46	Schafwollwarenabfälle, Loden und Kotzen	—
47	Bruchglas	3.000
48	Makulaturpapier	3.000
49	Linoleumabfälle	32
50	Teerfässer . . . Stück	7
51	Packfässer . . . „	36
52	Petroleumfässer	—
53	Alte Dienstkleider	727·5
54	Wagenlaternen, teils mit, teils ohne Lampeneinsätzen . . . Stück	98

Die diesbezüglichen, auf dem hierzu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift **„Offert auf Ankauf von Altmaterialien“** versehen, bis zum **30. November d. J., 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion einzureichen. Um 9 Uhr früh am 1. Dezember d. J. erfolgt die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind die Bedingnisse B. H. Formulare Nr. 109 gestempelt und gefertigt und ein Vadium, jedoch gesondert in der Höhe von 10 Prozent der ganzen Kaufsumme bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau, und zwar in barem oder in Werteffekten, letztere 10 Prozent unter dem Tageskurse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Teilquantitäten derselben lauten und sind die Preise loko Wage Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme seines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Kassa bar bezahlt werden und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachten Reklamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformulare, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerierten Mengen oder nur auf Teilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wörtlich nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 8. November 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

(Nachdruck wird nicht gezahlt.)

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Offert-Ausschreibung.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion beabsichtigt den Verkauf folgender disponibler, teilweise noch vollkommen erhaltener und wiederverwendbarer maschineller Einrichtung im öffentlichen Offertwege:

1. Eine komplette Turbinenanlage (Hentschel-Jonval) für eine effektive Leistung von 7 HP, in Verbindung mit einer Wasserpumpe für eine Leistung von 250 l/Min. auf 90 m Druckhöhe;
2. eine kleine stehende Einzylinderdampfmaschine von 6 HP Leistung mit zugehöriger Gleichstrom-Dynamomaschine von 65 Volt;
3. drei Dynamomaschinen sämt Reserveanker, und zwar zwei Stück zu je 300 Volt und 10 Ampere und ein Stück zu 100 Volt und 125 Ampere;
4. drei Dampfkessel, Dupuiskessel, à 42·4 m^2 Heizfläche, 7 Atm. Betriebsspannung.

Die ad 1. genannte Turbinenanlage ist im zerlegten Zustande in Salzburg im k. k. Materialmagazine, die Pumpe in Pians im Wasserstationsgebäude, die Dampfmaschine in Bregenz bei der k. k. Schiffahrts-Inspektion, die übrigen Einrichtungsstücke sind in Feldkirch bei der k. k. Heizhausleitung zu besehen und erteilen diese Dienststellen weitere Auskünfte.

Genaue Beschreibungen, sowie die Bestimmungen für die Offerteinreichung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck, Abteilung 4, erhältlich.

Die vorschriftsmässig gestempelten, mit der Aufschrift: „Ankaufsangebot für maschinelle Einrichtung“ versehenen Offerte sind bis **26. November 1903, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck einzureichen.

Die kommissionelle öffentliche Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags bei der Abteilung 4 der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion statt.

Es steht den Anbotstellern frei, auch nur auf einzelne Teile der Ausschreibung ihr Angebot zu stellen.

Innsbruck, im Oktober 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2494	Buschtěhrader Eisenbahn		Thon, roh, wenn unverpackt	Michelob	Dallwitz (B.E.B.) Karlsbad (B.E.B.) Neudau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 43 44 42	Heller 41 41 41	Heller 2 3 1	Im Kartierungswege		
2495	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Falkenau a. d. Eger Neusattl Zieditz Zwodau-Davidsthal	Grammat-Neusiedl	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 1398 1434 1380 1402		Im Kartierungswege		
2496	Buschtěhrader Eisenbahn		Thon, roh, wenn unverpackt	Trnowan	Neudau (B.E.B.) Schlackenwerth (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 39 37	Heller 36 36	Heller 3 1	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2497	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauer- und Dachziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Dallwitz (B.E.B.) Karlsbad (B.E.B.) Chodau (B.E.B.) Neusattl (B.E.B.) Falkenau a. d. Eger Zwodau-Davidsthal	Eger (B.E.B.) und Franzensbad (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut in unverpacktem Zustande und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 25 24 22 20 18 18	Verschieden	Im Kartierungswege		Wenn sich auf Grund der Stationstarife, bezw. der Gebührenberechnungs-Tabelle des Lokalgütertarifes höhere Frachtsätze für in derselben Verkehrsrichtung, bezw. auf demselben Transportwege vorgelegene Stationen ergeben, so werden die nebenstehenden zugestandenen billigeren Frachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen berechnet, vorausgesetzt, dass den Bedingungen vollkommen entsprochen wird, an welche die Anwendung dieser billigeren Frachtsätze geknüpft ist
2498	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine des Spezialtarifes 3	Plaňan	Poděbrad	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnverwaltungen, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband	Besteht keiner	22 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Poděbrad als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1905	Die Steine müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen in Poděbrad bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2499	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine des Spezialtarifes 3	a) Altpaka, b) Starkenbach-Martinitz	Turnau Königinhof Josefstadt-Jaroměř Königgrätz Pardubitz Neubydžow Chlumetz Kolin	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1904	Verschieden	Heller a) 16 b) 18 a) 16 b) 16 a) 16 b) 20 a) 19 a) 25 a) 16 b) 20 a) 18 b) 23 a) 26 b) 28	Verschieden	Im Kartierungswege		
2500	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen	Verschiedene Artikel und Tarifklassen	diversen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen	diversen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen	Aufrechthaltung der allgemeinen und speziellen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Kartierungs-, bezw. im Rückvergütungswege		Die näheren Bestimmungen sind aus der Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen, gültig vom 1. Jänner 1903, bezw. aus dem vom 1. Jänner 1904 gültigen Nachtrage I zu dieser Zusammenstellung zu entnehmen
2501	Böhmischen Kommerzialbahnen		Ziegel der Tarif-Position Z—1	Hořic	Wostroměř	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1904	Lokaltarif (Ausnahmetarif 9)	11 Heller	9 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2502	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in der umstehenden Tabelle genannten Stationen		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird bei Sendungen von Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) auch geleistet, wenn sich bei Zusammenstoss der bis zu einer der Uebergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Uebergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn wird je nach der Uebergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Uebergangsstation und dem ab dieser Uebergangsstation zugestandenen ermässigten Frachtsatze rückvergütet	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Siehe umstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. — Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern des Tiroler Landes-Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch den genannten Verband zu erfolgen hat

Tabelle.

Von	Nach: Lienz	Bruneck	Vintl und Mühlbach	Kufstein	Wörgl	Kundl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach und Gossensass	Sterzing	Brixen	Klausen und Bozen-Gries	Auer	St. Michele, Lavis und Trient	Villa Lagarina, Roveredo und Mori
	Frachtsätze in Heller (inkl. ungar. Steuer) pro 100 kg																	
Budapest S.B.	278	297	301	326	—	322		319		313	311	308	305	301	306	310	317	322
Promontor	274	297	301	326	322	322		319		313	311	308	305	301	306	310	317	322
Tétény	271	291	295	321	317	317		313		307	305	302	299	295	300	304	311	317
Tárnok	267	288	292	317	313	313		310		304	302	299	296	292	297	301	308	313
Martonvásár	263	284	288	314	310	310		306		300	298	295	292	288	293	297	304	310
Nyék	258	280	284	314	310	310		303		297	295	291	288	284	290	293	301	310
Velencze	256	279	283	308	304	304		301		295	293	290	287	283	288	292	299	304
Dinnyés	252	273	277	303	299	299		295		289	287	284	281	277	283	286	293	299
Székesfehérvár	248	270	274	299	295	295		292		286	284	281	278	274	279	283	290	295
Moha	252	273	277	303	299	299		296		290	288	284	281	277	283	286	294	299
Bodajk	257	280	284	310	306	306		303		297	295	291	288	284	290	293	301	306
Moór	260	282	286	312	308	308		304		298	296	293	290	286	292	295	302	308
Kisbér	272	294	298	324	320	320		316		310	308	305	302	298	303	307	314	320
Nagy-Igmánd	280	294	301	324	320	320		316		310	308	305	302	301	303	307	314	320
Komárom	285	306	322	326	—	322		322		322	322	322	322	322	322	322	322	322
Szabad-Batthyán	243	267	272	299	295	295		291		285	283	279	276	272	278	281	289	295
Polgárdi	243	267	272	299	295	295		291		285	283	279	276	272	278	281	289	295
Lepsény	236	260	264	290	286	286		282		276	274	271	268	264	269	273	280	286
Siofók	228	252	257	283	279	279		275		269	267	264	261	257	262	266	273	279
Szántód	220	244	248	275	271	271		267		261	259	256	252	248	254	258	265	271
Szemes	217	240	244	274	270	270		266		260	258	254	248	244	252	256	264	270
Boglár	213	237	241	268	264	264		260		254	252	248	245	241	247	250	258	264
Fonyód-fürtötelep	209	233	237	262	258	258		254		248	246	244	241	237	242	246	252	258
Máriatelep	208	232	235	262	258	258		254		248	246	242	239	235	240	244	252	258
Balaton-Szt. György	206	230	235	261	257	257		253		247	245	242	239	235	240	244	251	257
Komárváros	196	230	235	261	257	257		253		247	245	242	239	235	240	244	251	257
Nagy-Kanizsa	187	229	233	258	254	254		250		244	242	240	237	233	238	242	248	254
Mura-Keresztur	180	227	231	258	254	254		250		244	242	238	235	231	237	240	248	254
Kotor-Alsó-Domboru	180	226	230	258	254	254		250		244	242	238	234	230	236	240	248	254
Mura-Király	180	226	230	258	254	254		250		244	242	238	234	230	236	240	248	254
Kis-Szabadka	160	210	214	241	237	237		233		227	225	222	218	214	220	224	231	237
Csáktornya	160	210	214	241	237	237		233		227	225	222	218	214	220	224	231	237
Legrád	187	229	233	258	254	254		250		244	242	240	237	233	238	242	248	254
Zákány	187	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254
Góla	190	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254
Berzencze	194	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254
Vizvár	196	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254
Babócsa	198	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254
Barcs	202	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254
Barcs transit 1)	—	—	230 1)	230 1)	230 1)	230 1)		230 1)		230 1)	230 1)	230 1)	230 1)	230 1)	230 1)	230 1)	230 1)	230 1)
Gelse	190	231	235	258	254	254		250		244	242	242	239	235	240	244	248	254
Szt. Mihály-Pacsa	192	233	237	258	254	254		250		244	242	242	241	237	242	244	248	254
Zala-Szt. Iván	197	235	239	262	258	258		254		248	246	246	243	239	244	248	252	258
Györvár	208	241	245	268	260	260		260		254	252	252	249	245	250	254	258	264
Oszkó	214	243	247	274	260	260		260		260	258	254	251	247	252	256	264	270
Vasvár	214	243	247	274	260	260		260		260	258	254	251	247	252	256	264	270
Molnári	214	243	217	274	260	260		260		260	258	254	251	247	252	256	264	270
Dömötöri	214	243	247	274	260	260		260		260	258	254	251	247	252	256	264	270
Szombathely	223	252	256	275	260	260		260		260	260	260	260	256	261	265	273	279
Acsád	228	257	257	275	260	260		260		260	260	260	260	257	262	266	274	280
Bükk	230	259	259	275	260	260		260		260	260	260	260	259	264	266	274	285
Lövö	243	260	260	275	260	260		290		260	260	260	260	263	269	273	274	285
Nagy-Czenk	248	260	260	275	260	260		260		360	260	260	260	266	272	274	274	285
Sopron	252	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Agfalva	252	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	294	264	266	272	274	274	285
Lépesfalva-Somfalva	252	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Márcs-Nádasd	248	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Nagy-Marton	245	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Rétfalu-Siklós	243	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Savanyukút	243	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	364	264	266	272	274	274	285
Lajta-Szt. Miklós	243	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Sziszek	225	253	257	283	279	279		275		269	267	264	261	257	262	266	273	279

*) Die Sendungen müssen nachweislich zu Wasser oder auf einer Anschlussbahn der Südbahn nach Barcs gelangt sein. Zum Behufe der Inanspruchnahme dieses Frachtsatzes müssen bei der etwaigen Neuaufgabe der Sendungen in Barcs die Vorfrachtbriefe für den Versand bis Barcs vorgewiesen werden und muss die etwaige Neuaufgabe innerhalb 12 Monaten, vom Datum des betreffenden Vorfrachtbriefes an gerechnet, stattfinden. Die Station Barcs wird auf diesen durch sie abzustempelnden Vorfrachtbriefen das jeweilig zur Weiterverfrachtung gelangende Quantum vermerken und die konstatierte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich machen.

Spalte	Überschrift	2503
1	Fortlaufende Nummer	2503
2	Die Publikation erfolgt von der	**Südbahn-Gesellschaft**
3	Die Publikation erfolgt und im Namen der	
4	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste
5	Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von – nach	den in der umstehenden Tabelle genannten Stationen
6	Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 8000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird bei Sendungen von Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) auch geleistet, wenn sich bei Zusammenstoss der bis zu einer der Uebergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Uebergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn wird je nach der Uebergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Uebergangsstation und dem ab dieser Uebergangsstation zugestandenen ermässigten Frachtsatze rückvergütet
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904
8	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif
9	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Siehe umstehende Tabelle
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet
14	Besondere Bemerkungen	

*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern der Grazer Frucht- und Mehlbörse zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch die genannte Börse zu erfolgen hat

Tabelle.

Von	Nach					
	Leoben	Bruck a/M.-Frachtenbhf., Pernegg und Mixnitz	Frohnleiten und Peggau	Gratwein	Judendorf	Graz S.B.
	Frachtsätze in Heller pro 100 kg inkl. ungar. Steuer					
Budapest S.B.	190	182	182	182	180	169 [3]
Promontor	190	182	182	182	180	169 [3]
Tétény	190	182	182	182	180	167
Tárnok	190	182	182	181	176	162
Martonvásár	190	182	182	176	170	156
Nyék	190	182	177	169	163	150
Velencze	188	180	177	167	161	148
Dinnyés	181	174	168	160	155	141
Székesfehérvár	174	174	166	158	152	140 [3]
Moha	181	181	175	167	161	147
Bodajk	181	181	175	167	161	147
Moór	181	181	175	167	161	147
Kisbér	181	181	175	167	161	147
Nagy-Igmánd	181	181	175	167	161	147
Komárom	181	181	175	167	161	—
Szabad-Batthyán	174	174	161	154	148	134
Polgárdi	174	174	161	154	148	134
Lepsény	174	171	161	154	148	134
Siófok	167	161	159	152	146	132
Szántód	161	157	154	148	142	129
Szemes	157	149	148	142	136	123
Boglár	150	142	142	138	133	119
Fonyód-fürdötelep	145	137	136	134	128	114
Máriatelep	142	134	134	131	125	112
Balaton-Szt. György	134	129	129	124	121	108
Komárváros	126	118	118	116	109	96
Nagy-Kanizsa	120	112	112	105	102	88
Mura-Keresztúr	120	112	104	99	99	88
Kotor-Alsó-Domború	120	112	104	99	95	88
Mura-Kiraly	120	—	94	89	89	86
Kis-Szabadka	114	98	88	88	87	85
Csáktornya	114	98	88	88	87	85
Légrád	120	112	112	105	102	88
Zákány	120	113	113	108	102	88
Gola	122	115	115	115	110	103
Berzencze	126	118	118	115	115	107
Vizvár	132	126	126	125	121	108
Babócsa	134	129	129	127	121	108
Barcs	138	133	133	127	121	108
Barcs transit [2]	—	—	132 [2]	124 [2]	118 [2]	104 [2]
Gelse	126	118	118	115	115	107
Szt. Mihály-Pacsa	133	127	127	124	121	108
Zala-Szt. Iván	136	129	129	129	125	114 [3]
Györvár	135	128	129	129	125	116 [3]
Oszkó	135	128	129	129	125	116 [3]
Vasvár	128	120	131	131	131	116 [3]
Molnári	128	120	131	131	131	116 [3]
Dömötöri	128	120	131	131	131	116 [3]
Szombathely	128	110	110	110	110	—
Acsád	126	110	110	110	110	109 [3]
Bükk	121	110	110	110	110	116 [3]
Lövö	—	110 [1]	110	110	110	116 [3]
Nagy-Czenk	—	—	110	110	110	116 [3]
Sopron	—	—	—	109	109	109
Agfalva	—	—	—	107	107	107
Lépesfalva-Somfalva	—	—	—	106	106	106
Márcs-Nádasd	—	—	—	103	103	103
Nagy-Marton	—	—	—	102	102	102
Rétfalu-Siklós	—	—	—	100	100	100
Savanyukút	—	—	—	98	98	98
Lajta-Szt. Miklós	—	—	—	96	96	96
Sziszek	165	158	156	150	144	130

[1] Nur gültig für Pernegg und Mixnitz.

[2] Die Sendungen müssen nachweislich zu Wasser oder auf einer Anschlussbahn der Südbahn nach Barcs gelangt sein. Zum Behufe der Inanspruchnahme dieser Frachtsätze müssen bei etwaiger Neuaufgabe der Sendungen in Barcs die Vorfrachtbriefe über den Versand bis Barcs vorgewiesen werden und muss die etwaige Neuaufgabe innerhalb zwölf Monaten, vom Datum des betreffenden Vorfrachtbriefes an gerechnet, stattfinden.
Die Station Barcs wird auf diesen durch sie abzustempelnden Vorfrachtbriefen das jeweilig zur Weiterversendung gelangende Quantum entsprechend vermerken und die konstatierte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich machen.

[3] Auch gültig für Graz k.k.St.B.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2504	**Südbahn-Gesellschaft**		**Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste**	**den in der umstehenden Tabelle genannten Stationen**		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlussbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) auch geleistet, wenn sich bei Zusammenstoss der bis zu einer der Uebergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Uebergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn wird je nach der Uebergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Uebergangsstation und dem ab dieser Uebergangsstation zugestandenen ermässigten Frachtsatze rückvergütet	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	**Lokaltarif**	**Verschieden**	**Siehe umstehende Tabelle**	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet**	***) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern der Grazer Frucht- und Mehlbörse zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch die genannte Börse zu erfolgen hat.**

Tabelle.

Von	Nach									
	Puntigam, Kalsdorf und Werndorf	Wildon und Lebring	Leibnitz	Ehrenhausen	Spielfeld	Marburg Hauptbhf.	Kranichsfeld-Fraunheim	Pettau	Pöltschach	Feistritz
	Frachtsätze in Heller pro 100 kg inkl. ungar. Steuer									
Budapest S.B.	169	169	169	169	169	163	163	156	167	167
Promontor	169	169	169	169	169	161	161	150	165	165
Tétény	167	167	167	167	167	156	156	144	159	159
Tárnok	162	162	162	162	162	150	150	135	154	154
Martonvásár	156	156	156	156	156	144	144	135	148	148
Nyék	150	150	148	148	148	136	136	123	140	140
Velencze	148	148	148	148	148	134	134	123	138	138
Dinnyés	141	141	138	138	138	125	125	115	129	129
Székesfehérvár	140	134	134	134	134	125	125	114	129	129
Moha	147	147	144	144	144	130	130	120	134	134
Bodajk	147	147	147	147	147	137	137	128	141	141
Moór	147	147	147	147	147	137	137	134	141	141
Kisbér	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Nagy-Igmánd	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Komárom	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Szabad-Battbyán	134	134	134	134	134	121	121	114	125	125
Polgárdi	134	134	131	131	131	117	117	105	121	121
Lepsény	134	134	131	131	131	115	115	102	119	119
Siófok	132	125	121	121	121	106	106	94	110	110
Szántód	129	125	119	119	119	106	106	94	110	110
Szemes	122	120	119	119	119	100	100	89	105	105
Boglár	119	117	117	115	110	100	100	89	105	105
Fonyód-fürdötelep	114	113	113	113	105	100	100	89	105	105
Máriatelep	112	109	109	109	101	99	99	89	104	104
Balaton-Szt. György	108	106	104	101	101	91	91	88	96	96
Komárváros	96	91	91	90	90	90	90	80	90	90
Nagy-Kanizsa	88	86	86	86	86	79	79	71	84	84
Mura-Keresztúr	88	86	86	84	79	74	74	58	79	75
Kotor-Alsó-Domboru	88	86	83	78	78	70	70	57	74	74
Mura-Kiraly	86	83	78	73	73	63	63	55	69	69
Kis-Szabadka	77	70	68	62	62	53	53	43	56	56
Csáktornya	77	70	68	62	62	53	53	43	56	56
Légrád	88	86	86	86	86	74	74	65	79	79
Zákány	88	86	86	86	86	78	77	71	82	82
Gola	100	86	86	86	86	78	77	68	82	82
Berzencze	105	90	88	88	88	79	79	74	82	82
Vizvár	108	96	92	92	92	79	79	79	82	82
Babócsa	108	96	92	92	92	79	79	79	82	82
Barcs	108	96	92	92	92	79	79	79	82	82
Barcs transit*)	104 *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gelse	101	92	92	90	90	88	88	75	90	90
Szt. Mihály-Pacsa	108	92	92	92	92	88	88	84	91	91
Zala-Szt. Iván	112	92	92	92	92	88	88	84	92	92
Györvár	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Oszkó	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Vasvár	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Molnári	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Dömötöri	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Szombathely	88	88	88	88	88	88	88	88	92	92
Acsád	109	109	109	109	109	109	109	109	113	113
Bükk	109	117	117	117	117	117	117	117	121	121
Lövö	109	117	117	120	126	126	126	126	130	130
Nagy-Czenk	109	116	116	120	126	141	134	134	145	145
Sopron	109	116	116	120	126	141	146	142	150	150
Agfalva	107	116	116	120	126	146	146	146	150	150
Lépesfalva-Somfalva	106	116	116	120	126	142	146	146	152	152
Márcs-Nádasd	103	116	116	117	126	142	146	146	152	152
Nagy-Marton	102	116	116	117	126	136	146	148	146	146
Rétfalu-Siklós	100	114	114	117	126	136	146	154	146	146
Savanyukút	98	112	112	112	121	136	141	148	146	146
Lajta Szt. Miklós	96	110	110	112	121	134	141	148	140	140
Sziszek	128	123	119	119	119	102	102	107	100	110

*) Die Sendungen müssen nachweislich zu Wasser oder auf einer Anschlussbahn der Südbahn nach Barcs gelangt sein. Zum Behufe der Inanspruchnahme dieses Frachtsatzes müssen bei der etwaigen Neuaufgabe der Sendungen in Barcs die Vorfrachtbriefe über den Versand bis Barcs vorgewiesen werden und muss die etwaige Neuaufgabe innerhalb zwölf Monaten, vom Datum des betreffenden Vorfrachtbriefes an gerechnet, stattfinden.

Die Station Barcs wird auf diesen durch sie abzustempelnden Vorfrachtbriefen das jeweilig zur Weiterversendung gelangende Quantum vormerken und die konstatierte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich machen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2505	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohspiritus aus Pos. 8—50 a der Güterklassifikation	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Aufgabe mit direkten Frachtbriefen als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der den Rohspiritusbezug nachweisenden Original-Frachtbriefe, sowie der den Weiterversand betreffenden Frachtbrief-Duplikate, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1905 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien zu bewirken ist	Nachweis der Weiterbeförderung in gleicher oder höchstens um 10 Prozent geringerer Menge als Raffinade nach Ungarn

N a c h B i e l i t z

Von	Bestehender	Zugestandener	Nachlass vom bestehenden
	Frachtsatz pro 100 kg in Heller		
Baranów	154	153	1
Basznia	196	192	4
Bełz	225	216	9
Biała czortkowska	339	290	49
Bóbrka-Chlębowice	242	226	16
Bobrówka	179	177	2
Bogdanówka-Kamionka	305	267	38
Bogumiłowice	112	108	4
Boguchwała	154	153	1
Bołszowce	276	250	26
Borki wielkie	293	259	34
Brody	267	243	24
Buczacz	322	278	44
Bursztyn-Demianów	267	245	22
Chodorów	255	234	21
Chorostków	327	313	14
Czarna	125	121	4
Czernowitz	339	289	50
Czortków	339	290	49
Czudec	158	157	1
Delatyn	309	270	39
Denysów-Kupczyńce	297	264	33
Dereniówka	327	304	23
Dżuryn	330	283	47
Gródek	213	207	6
Hadikfalva	364	305	59
Hadyńkowce	343	297	46
Halicz	276	248	28
Hatna	372	311	61
Hliboka	351	300	51
Husiatyn	360	307	53
Itzkany	377	314	63
Jarosłau	171	168	3
Jaślany	150	149	1
Jasło	162	161	1
Kalinowszczyzna	335	286	49
Kolomea	309	270	39
Kopyczyńce	347	302	45
Korczów bei Uhnów	221	213	8
Krasne	246	231	15
Krosno	171	168	3
Krystynopol	230	220	10
Krzywe	288	256	32
Lemberg	225	218	7
Lemberg-Podzamcze	230	219	11
Lubaczów	192	189	3
Łużan	335	287	48
Maxymówka	297	264	33
Mikulince-Strusów	316	288	28
Moderówka	167	165	2
Monasterczyska	314	273	41
Nadbrzezie	167	165	2
Nadwórna	301	267	34
Nepolokoutz	330	284	46
Niżniów	301	264	37
Nowosielitza	351	297	54
Oleszyce	188	185	3
Ostrów bei Sokal	230	219	11
Ottynia	297	261	36
Podłęże	91	88	3
Podszumlańce	280	250	30
Podwołoczyska	309	270	39
Potutory	280	253	27
Proszowa	308	280	28
Przemyśl	188	185	3
Przeworsk	167	165	2
Przybówka	171	169	2
Pyszkowce	326	281	45
Radymno	179	177	2
Rawa ruska	209	204	5
Rohatyn	267	243	24
Rzeszów	150	149	1
Skałat	332	298	34
Słoboda-Teofipólka	293	259	34
Śniatyn-Załucze	322	280	42
Sokal	234	223	11
Stanislau	284	256	28
Tarnopol	284	256	28
Tarnów	116	112	4
Tłumacz-Palahicze	297	261	36
Trembowla	323	295	28
Tuchów	125	121	4
Tyśmienica	293	259	34
Uhnów	217	210	7
Volksgarten	343	291	52
Wieliczka	84	83	1
Wygnanka	343	294	49
Zabłotce	259	239	20
Zborów	267	242	25
Złoczów	259	237	22
Żuczka	339	289	50

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2506	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Chamottesteine, Magnesitziegel und Chamottemörtel	Ober-Bris, Station der k.k.ö.St.B.	Dittersbach Waldenburg i. Schl. ob. Bhf. Waldenburg i. Schl. unt. Bhf.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht und Einhaltung der sonstigen, einschlägigen Bestimmungen des in Rubrik 8 benannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. März 1899	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 107 107 109		Im Kartierungswege		
				Zliv, Station der k.k.ö.St.B.	Dittersbach Waldenburg i. Schl. ob. Bhf. Waldenburg i. Schl. unt. Bhf.					127 127 129				
2507	k. k. österr. Staatsbahnen		Schleifholz der Pos. H—19, Punkt g), der Güterklassifikation a) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser	Stationen der Linien Amstetten—Selzthal, dann Söll-Leukenthal—St. Michael und südlich bis Villach (exkl.) und Klagenfurt (exkl.)	Leoben S.B. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Transporte müssen an die Zellulose- und Holzstoffabriken in Nicklasdorf oder Gratwein (Stationen der Südbahn-Gesellschaft) adressiert sein und daselbst bezogen werden. Die Gebührenberechnung für die in Betracht kommenden Entfernungen hat nach den Bestimmungen des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1, Abschnitt A/VII, zu erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	von 1—50 km . . . . 0·24 Heller „ 51—150 „ . . . . 0·22 „ „ 151—300 „ . . . . 0·18 „ über 300 km . . . . 0·16 „ für 100 kg und 1 km nebst einer Manipulationsgebühr von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		Sollte sich die Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarife I des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, für das verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen, billiger stellen, so gelangt diese zur Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	4
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2508	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Lokalbahnen Chabówka-Zakopane, Krakau-Kocmyrzów, Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna	1. **Futterkräuter** der Pos. **F—28; Futterrüben** der Pos. **F—29; Häckerling** der Pos. **H—1; Heu und Stroh** der Pos. **H—11, auch Futterkräuter**, getrocknet, **und Klee**, getrocknet; **Holzsägespäne** aus Pos. **H—27 b; Holzwolle** der Pos. **H—31; Klee** der Pos. **K—19; Malzkeime** der Pos. **M—8; Schlempen** der Pos. **S—21; Spreu** der Pos. **S—51 und Trebern** der Pos. **T—29;** 2. Torfstreu und Torfmull der Pos. **T—27 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I;** 3. Kartoffeln	Rücksichtlich der im Abschn. A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien Rücksichtlich der Hauptbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Rücksichtlich der Lokalbahnen Chabówka-Zakopane, Krakau-Kocmyrzów, Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna		a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. b) Als Empfänger ist im Frachtbriefe eine in den politischen Bezirken Biała, Bóbrka, Bochnia, Bohorodczany, Borszczów, Brody, Brzesko, Brzezany, Buczacz, Chrzanów, Cieszanów, Dąbrowa, Dolina, Gorlice, Grybów, Horodenka, Husiatyn, Jasło, Jaworów, Kałusz, Kolbuszowa, Kolomea, Krakau, Limanowa, Mielec, Myślenice, Nowy Sącz, Nowy Targ, Pilzno, Podgórze, Podhajce, Przemyślany, Rawa, Rohatyn, Ropczyce, Rudki, Skałat, Sokal, Stary Sambor, Stryj, Tarnopol, Tarnów, Tłumacz, Trembowla, Wadowice, Wieliczka, Zaleszczyki, Zbaraz, Zloczów, Żółkiew, Żydaczów und Żywiec gelegene, vom Notstande heimgesuchte Gemeinde Galiziens oder ein solches gleichnamiges selbständiges Gutsgebiet, oder ein in diesen Bezirken wirkender Bezirksausschuss, oder landwirtschaftlicher Gauverein, oder ein solches Pfarramt zu bezeichnen. Die als Empfänger bezeichnete Gemeinde (Gutsgebiet, Bezirksausschuss, landwirtschaftlicher Gauverein, Pfarramt) verpflichtet sich, die Sendungen nur an Landwirte des Notstandsgebietes, und zwar ausschliesslich für den eigenen Wirtschaftsbetrieb der letzteren, abzugeben. c) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers das demselben obliegende Auf-, bezw. Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, so werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren erhoben. d) Auf dem Frachtbriefe ist von der Bestimmungsstation zu vermerken, ob die Sendung von dem Empfänger abgeladen worden ist, und gleichzeitig zu bestätigen, dass die Sendung vom Bahnhofe mittels Strassenfahrzeugen oder Schleppbahn abgeführt worden ist	**bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1904**	**Lokaltarif**	**Verschieden**	**Frachtsätze des Ausnahmetarifes II** Für die Artikel: ad 1) und 3) Frachtsätze der Klasse C, ad 2) Frachtsätze des Spezialtarifes 3 — weniger 15 Prozent, mindestens 0·26 h pro 100 kg und 1 km Bei Ermittlung dieser Frachtsätze pro 100 kg erfolgt Aufrundung auf ganze Heller 0·30 h pro 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr unter Wahrung der Minimalfrachtgebühr von K 8 pro Frachtbrief und Wagen	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	Gegen bis längstens Ende September 1904 durch die als Besteller und Empfänger der Sendungen auftretende Gemeinde (Gutsgebiet, Bezirksausschuss, landwirtschaftlicher Gauverein, Pfarramt) bei der Verwaltung der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem umseitig angefügten Muster in allen Teilen vorschriftsmässig ausgefertigten Kumulativ-Bestellzettel auszustatten ist. Frachtbrief und Kumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen und darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. — Beide Belege werden bei Liquidierung der Refaktiebeträge bahnseits zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Lokalverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen beteiligten Verwaltung für den Verkehr mit den anderen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Kommen hierbei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zugrunde gelegt. In diese Publikation sind die Publikationen im Vrdgs.-Bl. Nr. 109 ex 1903, Post 2046, und Nr. 121 ex 1903, Post 67, der Abänderungen einbezogen und daher als gegenstandslos zu betrachten

Kumulativ-Bestellzettel.

Das Gemeindeamt (Gutsgebiet, Bezirksausschuss, landwirtschaftlicher Gauverein, Pfarramt) in . . . . bestellt . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) folgende Quantitäten an Futter- und Streumitteln, bezw. Kartoffeln:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . .		

Dieses Gesamtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes (Gutsgebietsvorstehers, Bezirksausschusses, landwirtschaftlichen Gauvereines, Pfarramtes) nach der Station . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittels Strassenfahrzeuges oder Schleppbahn abgeführt werden.

Das Aufladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers, das demselben obliegende Auf- oder Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, so werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren eingehoben.

Das Gemeindeamt (Gutsgebietsvorsteher, Bezirksausschuss, landwirtschaftlicher Gauverein, Pfarramt) verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen (Vereinsmitglieder) zur Verwendung im eigenen Wirtschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt (Gutsgebiet, Bezirksausschuss, landwirtschaftlicher Gauverein, Pfarramt) . . . . den . . . . 190 . .

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass die Gemeinde (Gutsgebiet) . . . . zur Zeit des Bezuges der vorangeführten Sendungen vom Notstande heimgesucht war, und dass das im vorstehenden bezifferte Quantum zur Verwendung im eigenen Bereiche der obgenannten Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) bestimmt, sowie auch dem Wirtschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher diesfalls die seitens der beteiligten Bahnverwaltungen für Sendungen von Futter- und Streumitteln, bezw. Kartoffeln, an eine vom Notstande heimgesuchte, in einem der politischen Bezirke Biala, Bóbrka, Bochnia, Bohorodczany, Borszczów, Brody, Brzesko, Brzezany, Buczacz, Chrzanów, Cieszanów, Dąbrowa, Dolina, Gorlice, Grybów, Horodenka, Husiatyn, Jasło, Jaworów, Kałusz, Kolbuszowa, Kolomea, Krakau, Limanowa, Mielec, Myślenice, Nowy Sącz, Nowy Targ, Pilzno, Podgórze, Przemyślany, Rawa, Rohatyn, Ropczyce, Rudki, Skałat, Sokal, Stary Sambor, Stryj, Tarnopol, Tarnów, Tłumacz, Trembowla, Wadowice, Wieliczka, Zaleszczyki, Zbaraz, Zloczów, Żółkiew, Żydaczów und Żywiec gelegene Gemeinde oder ein solches gleichnamiges, selbständiges Gutsgebiet, oder einen in diesen Bezirken wirkenden Bezirksausschuss, oder landwirtschaftlichen Gauverein, oder ein solches Pfarramt gewährten Frachtermässigungen in Anspruch genommen werden können.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . den . . . . 190 . .

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Kumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2509	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker der Pos. 2—8 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Hohenau	Herzogenburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 114 Heller ad b) 93 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2510	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Szczakowa	allen Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2 (Neuauflage, gültig vom 1. Juli 1903) angeführten Linien rücksichtlich der Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen ab Krakau, Oświęcim, Podgórze-Bonarka und Saybusch-Zywiec	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Ausnahmetarif I des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	Verschieden	Im Kartierungswege	Behufs Erlangung der nebenbezeichneten Frachtermässigung ist eine Kaution von 2000 Kronen in barem oder in pupillarsicheren Wertpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu erlegen, welche bis zum Betrage der Differenz zwischen der normalen Tarifierung und dem Ausnahmetarife I zugunsten der Eisenbahn verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. Der bezügliche Nachweis ist unter Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis Ende März 1905 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau zu liefern	Im Verkehre mit den im Abschnitte B des Lokaltarifes, Teil II, Heft 2, genannten Lokalbahnen bleiben die bezüglichen Kürzungsbestimmungen in Geltung

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2511	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte etc. des Ausnahmetarifes Nr. 2 A des in Rubrik 8 genannten Tarifes	von oder nach	nach oder von	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901		Pfennig		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Falkenau a. d. Eger	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz					79 *)				
				Neudek	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz					65 *)				
				Falkenau a. d. Eger	Aussig-Landungsplatz					73				
				Neudek	Aussig-Landungsplatz					63				
				Falkenau a. d. Eger	Schönpriesen-Umschlag					74 *)				
				Neudek	Schönpriesen-Umschlag					63 *)				
				Falkenau a. d. Eger	Dresden-Elbkai					115				
				Neudek	Dresden-Elbkai					101				
2512	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Getreide	Hochwessely B.K.B.		Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		*) Für Sendungen nach Prag (Smichow) B.E.B. loko gelangt ausser der Transportgebühr für Prag (Smichow) B.E.B. noch für die Abgabe der betreffenden Sendungen in dem genannten Prager Bahnhofe zugunsten der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine Manipulationsgebühr von 8 h pro 100 kg zur Einhebung
					Bubna St.E.G.				108	106	2			
					Lieben Oe.N.W.B.				95	93	2			
					Lieben St.E.G.				107	105	2			
					Melnik Oe.N.W.B.				—	95	—			
					Pilsen k.k.St.B.				—	166	—			
					Prag Oe.N.W.B.				97	95	2			
					Prag St.E.G.				107	105	2			
					Prag (Smichow) B.E.B.*)				110	108	2			
					Raudnitz St E.G.				—	142	—			
					Saaz B.E.B.				—	166	—			
					Smichow k.k.St.B.				110	108	2			
					Smiřitz S.N.D.V.B.				—	70	—			
					Swarow-Hammer S.N.D.V.B.				—	87	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
2513		**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Holzzellstoff (Cellulose) aus Pos. H—32 a) und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902**	**Mähr.-Ostrau transito (für Sendungen von Rattimau)**	**Wien Nordbahnhof transito**	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904**	**Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899**	**87**	**71**	**16**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				**87**	**72**	**15**			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
73	Nr. 130 vom 10. November 1903	2452	**K. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz**	**Bukowinaer und Neue Bukowinaer Lokalbahnen**	**a) Getreide in Säcken b) Leere gebrauchte Getreidesäcke**	**ad a) Nowosielitza, ad b) sämtlichen Stationen der im Abschn. A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Linien, sowie der Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen**	**ad a) sämtlichen Stationen der im Abschn. A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Linien, sowie der Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen, ad b) Nowosielitza**	In der Rubrik 2 soll es statt: **„k. k. Betriebsleitung** der österr. Staatsbahnen in Czernowitz" lauten: **„k. k. österr. Staatsbahnen"**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 133. Wien, 17. November 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen vom 7. November 1903, Z. 18.870/A, an alle k. k. Staatsbahn-Direktionen und an die Verwaltungen der Privatbahnen, betreffend die Auflassung detaillierter Berichterstattung über Unfälle, welche sich in Hilfsanstalten oder bei Regiebauten der Eisenbahnen, sowie in Heizhäusern oder in Nebenbetrieben, die keine Hilfsanstalten sind, ereignen.

Zufolge der mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1903, Z. 17.804 (Vrdgs.-Bl. Nr. 82 ex 1903), stattgefundenen Berichtigung des Punktes 8 der „Bemerkungen" in den „Direktiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und aussergewöhnliche Ereignisse" sind nunmehr an die General-Inspektion der österr. Eisenbahnen auch diejenigen Verletzungen und Tötungen von Bahnbediensteten anzuzeigen, „welche im Werkstättenbetriebe, in Kesselschmieden oder in Heizhäusern bei Werkstättenarbeiten, ferner in Steinbrüchen, bei der Schottererzeugung und anderen Nebenbetrieben sich ereignen", ohne dass diese Unfälle laut Punkt 7, lit. d), der „Anleitung zur Verfassung der Tabelle 27 für die Statistik der österr. Eisenbahnen" in die letztere aufzunehmen sind.

Nachdem Zweifel über die hierdurch bedungene Erstattung von Unfallsanzeigen und Erhebungsberichten geäussert wurden, wird mitgeteilt:

a) Bezüglich der Unfälle bei Hilfsanstalten oder Regiebauten der Eisenbahnen (im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 28. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 156) wurden mit dem eingangs zitierten Erlasse auch eigene Direktiven über die Anzeigepflicht hinausgegeben und wird nunmehr bestimmt, dass die Vorlage weiterer detaillierter nachträglicher Erhebungsberichte über diese Unfälle weder fallweise, noch in Monatsausweisen erforderlich ist; im Bedarfsfalle wird hieramts eine besondere Berichterstattung abverlangt werden.

b) Bezüglich jener Verletzungen und Tötungen im Eisenbahnbetriebe, welche nunmehr nach den geänderten Bestimmungen und nach den mit E.-M.-Z. 7244/IV vom 25. Juli 1897, Vrdgs.-Bl. Nr. 104 ex 1897, hinausgegebenen Direktiven anzuzeigen sind und sich in Heizhäusern, in den den Heizhäusern eingegliederten Werkstätten, welch letztere lediglich zur Vornahme kleinerer kurrenter Reparaturen an den Fahrbetriebsmitteln dienen (ad § 2 der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 2. Februar 1903, R.-G.-Bl. Nr. 28) oder schliesslich sich in anderen, nicht den Charakter von Hilfsanstalten tragenden Nebenbetrieben ereignen, entfällt ebenfalls die Erstattung nachträglicher eingehender Erhebungsberichte.

Diese Unfälle sind aber in dem mit h. ä. Erlasse vom 12. Juni 1899, Z. 5684/B, Vrdgs.-Bl. Nr. 71 ex 1899, bestimmten Monatsausweise, und zwar als zweiter Teil dieses Monatsausweises unter der Ueberschrift „Verunglückungen von Menschen in Werkstätten und Nebenbetrieben, welche nicht den Charakter von Hilfsanstalten tragen, sowie in Heizhäusern", aufzunehmen.

Dieser zweite Teil hat dieselben Rubriken zu enthalten, wie selbe mit dem ebengenannten h. ä. Erlasse bezüglich der Verunglückungen von Menschen vorgeschrieben sind.

Der k. k. General-Inspektor:
Gerstel m. p.

Eisenbahnverkehr im Monate September 1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten neun Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902.

Im Monate September 1903 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 5. September die 0·109 km lange Verbindungskurve Thaliastrasse—Ottakringerstrasse durch die Montleartstrasse der Wiener städtischen Strassenbahnen;

am 12. September die 40 km lange schmalspurige Lokalbahn Spalato-Sinj der k. k. österr. Staatsbahnen im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest;

am 13. September die 22·5 km lange Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf im Betriebe des Niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes;

am 13. September die 11·4 km lange Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz;

am 20. September die 15 km lange Lokalbahn Schweissing-Haid im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen;

am 22. September die 0·957 km lange Strecke Hasenauerstrasse — Türkenschanzpark der Wiener städtischen Strassenbahnen;

am 24. September die 47·5 km lange Lokalbahn Světla-Ledec-Káčov im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Im Monate September 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 16,058.679 Personen und 9,480.891 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 58,137.842 erzielt, d. i. pro Kilometer K 2849. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 17,394.329 Personen und 9,353.805 t Güter, K 60,237.130 oder pro Kilometer K 3026, daher resultiert für den Monat September 1903 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 5·8 Prozent.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende September 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 128,794.384 Personen und 78,447.038 t Güter, gegen 133,935 002 Personen und 76,407.022 t Güter im Jahre 1902, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf K 464,915.775, im Jahre 1902 auf K 459,848.779.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres 20.184·5 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 19.781·4 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die vorerwähnte Zeitperiode 1903 auf K 23.033, gegen K 23.247 im Jahre 1902, d. i. um K 214 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1903 auf K 30.711, gegen K 30.966 im Vorjahre, d. i. um K 255, mithin um 0·9 Prozent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten neun Monate 1903 pro Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903
	A. Hauptbahnen.	Kronen
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	136.223
2.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	91.368
3.	Leoben-Vordernberger Bahn	84.789
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	80.640
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	59.661
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	58.488
7.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	46.907
8.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	41.905
9.	Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	41.625
10.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	39.032
11.	Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	37.171
12.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	32.267
13.	Böhmische Nordbahn	30.528
14.	K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	28.305
15.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	27.926
16.	Eisenbahn Wien-Aspang	23.080
17.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	21.905
	B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	Kronen
1.	Wiener Stadtbahn	138.477
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	51.333
3.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	35.378
4.	Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	31.964
5.	Bozen-Meraner Bahn	28.640
6.	Kuttenberger Lokalbahn	27.397
7.	Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	27.136
8.	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	26.650
9.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	26.231
10.	Stauding-Stramberger Lokalbahn	25.998
11.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	23.361
12.	Neutitscheiner Lokalbahn	20.476
13.	Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	19.393
14.	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	18.888
15.	Lokalbahn Dolina-Wygoda	18.623
16.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	18.035
17.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	17.791
18.	Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	17.207
19.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	14.227
20.	Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	13.761
21.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	12.808
22.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	12.632
23.	Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11.860
24.	Bukowinaer Lokalbahnen	11.748
25.	Friauler Bahn	10.759
26.	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	10.684
27.	Unterkrainer Bahnen	9.953
28.	Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	9.804
29.	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	9.613
30.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	9.339
31.	Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	9.280
32.	Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	9.056
33.	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	8.436

	Kronen
34. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	8.399
35. Lokalbahn Trzebinia-Skawce	8.169
36. Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	8.031
37. Lokalbahn Chabówka-Zakopane	7.647
38. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	7.628
39. Neue Bukowinaer Lokalbahnen	7.559
40. Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	7.492
41. Lokalbahn Asch-Rossbach	7.316
42. Bregenzerwaldbahn	7.188
43. Valsugana-Bahn	6.987
44. Friedländer Bezirksbahnen	6.980
45. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	6.941
46. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.780
47. Lokalbahn Plan-Tachau	6.719
48. Zillertal-Bahn	6.511
49. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.507
50. Ostgalizische Lokalbahnen	6.385
51. Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6.107
52. Mährische Westbahn	6.105
53. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	6.037
54. Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.891
55. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.832
56. Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.591
57. Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.451
58. Böhmische Kommerzialbahnen	4.985
59. Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.981
60. Gailtal-Bahn	4.947
61. Gurktal-Bahn	4.937
62. Lokalbahn Wotic-Selčan	4.917
63. Welser Lokalbahn	4.835
64. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	4.831
65. Lokalbahn Auspitz	4.779
66. Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	4.729
67. Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	4.613
68. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	4.592
69. Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	4.531
70. Lokalbahn Deutschbrod-Saar	4.517
71. Ybbstal-Bahn	4.515
72. Wippachtal-Bahn	4.499
73. Lokalbahn Lupków-Cisna	4.416
74. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.392
75. Steyrtal-Bahn	4.226
76. Pielachtal-Bahn	4.185
77. Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unter-kralowitz	4.125
78. Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	4.095
79. Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.983
80. Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.952
81. Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3.948
82. Murtal-Bahn	3.945
83. Lokalbahn Postelberg-Laun	3 927
84. Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.891
85. Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.777
86. Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.659
87. Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.648
88. Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.597
89. Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	3.529
90. Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.408
91. Lokalbahn Stankau-Ronsperg	3.407
92. Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	3 400
93. Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3.285
94. Pinzgauer Lokalbahn	3.240
95. Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	3.215
96. Niederösterr. Waldviertelbahn	3.183
97. Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.176
98. Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.152
99. Kolomeaer Lokalbahnen	3.148
100. Lokalbahn Kolin-Čerčan	3.143
101. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	3.108
102. Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	3.036
103. Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	2.922
104. Lokalbahn Piła-Jaworzno	2.909
105. Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.860
106. Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2.840
107. Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.815
108. Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.788
109. Netolitzer Lokalbahn	2.572
110. Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.549
111. Lokalbahn Melnik-Mšeno	2.484
112. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.469
113. Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.389
114. Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	2.267
115 Lokalbahn Schweissing-Haid	2.267
116. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.240
117. Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.219
118. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	2.195
119. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	2.152
120. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	2.125
121. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.105
122. Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	2.094
123. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	2.073
124. Lokalbahn Laun-Libochowitz	2.053
125. Kaadener Lokalbahn	1.859
126. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.812
127. Lokalbahn Swětla-Kácow	1.600
128. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.373
129. Lokalbahn Triest-Parenzo	1.368
130. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.361
131. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	940

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten neun Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·3
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·3
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	0·8
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	0·5

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Piła-Jaworzno	72·8
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	54·8
Lokalbahn Lupków-Cisna	26·5
Niederösterreichische Waldviertelbahn	24·1
Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	18·6
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	18·1

	%
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	17·3
Bukowinaer Lokalbahnen	15·9
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	15·7
Lokalbahn Dolina-Wygoda	15·7
Lokalbahn Modřan-Čerčan	15·6
Ostgalizische Lokalbahnen	15·6
Lokalbahn Melnik-Mšeno	14·2
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	14·2
Lokalbahn Kolin-Čerčan	14·0
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	13·3
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	13·3
Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	13·1
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	13·0
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	12·9
Kolomeaer Lokalbahnen	12·8
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	11·9
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	11·6
Friauler Bahn	11·4
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	10·8
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	10·2
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	10·1
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	9·6
Kuttenberger Lokalbahn	8·5
Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	8·4
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	8·3
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	8·1
Pielachtal-Bahn	6·7
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	6·5
Lokalbahn Wotic-Selčan	6·0
Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	5·9
Bozen-Meraner Bahn	5·5
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·5
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	5·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·9
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	4·8
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	4·4
Ybbstal-Bahn	4·4
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	4·3
Welser Lokalbahn	4·3
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	4·1
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	4·1
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	4·0
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	3·1
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3·0
Lokalbahn Mauthausen-Grein	2·9
Mährische Westbahn	2·6
Lokalbahn Asch-Rossbach	1·4
Gurktal-Bahn	1·4
Steyrtal-Bahn	1·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	0·7
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Sieghart—Raabs	0·5
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	0·5
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	0·3
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	0·2
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	0·2

Die Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha weist keine Differenz aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten neun Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·3
Eisenbahn Wien-Aspang	1·5
Böhmische Nordbahn	1·8
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·8
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	2·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	5·2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	5·5
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	6·3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	15·6

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.

	%
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	0·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	0·2
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	0·4
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	0·5
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	0·9
Friedländer Bezirksbahnen	0·9
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	1·1
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	1·5
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1·7
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	1·9
Unterkrainer Bahnen	1·9
Valsugana-Bahn	2·0
Wiener Stadtbahn	2·4
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	2·5
Lokalbahn Auspitz	2·5
Neutitscheiner Lokalbahn	2·9
Böhmische Kommerzialbahnen	3·0
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	3·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	3·1
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	3·6
Lokalbahn Plan-Tachau	3·7
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3·8
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	3·8
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	4·2
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	4·9
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	5·4
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	5·4
Zillertalbahn	5·4
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	5·8
Pinzgauer Lokalbahn	5·9
Stauding-Stramberger Lokalbahn	6·0
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	6·2
Murtal-Bahn	6·8
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	7·0
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7·1
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	7·3
Gailtal-Bahn	7·5
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	8·8
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	8·9
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	9·0
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	9·1
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	9·1
Netolitzer Lokalbahn	9·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	10·6
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	11·3

	%
Lokalbahn Laun-Libochowitz	13·6
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	14·0
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	15·0
Lokalbahn Postelberg-Laun	16·3
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	16·7
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	17·9
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz .	26·6
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	27·1
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	31·4
Bregenzerwaldbahn	36·0
Lokalbahn Triest-Parenzo	41·2
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	42·0

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate September 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen, ferner, exkl. der 25·59 km langen, in der Bahnengruppe I c nachgewiesenen Lokalbahn Tabor-Bechin und der in der Bahngruppe III a eingereihten 4 km langen Lokalbahn Mödling-Brühl der Südbahn-Gesellschaft, 29 Bahnen mit elektrischem Betriebe, darunter 2 Drahtseilbahnen, und ausserdem 2 Drahtseilbahnen ohne elektrischen Betrieb mit einer Gesamtlänge von 479·68 km, wovon 478·31 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate September 1903 wurden auf diesen Bahnen 20,061.624 Personen und 11.403 t Güter befördert und hierfür K 2,880.394 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,860.852 und auf den Güterverkehr K 19.542 entfallen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte eine Gesamteinnahme von K 2,466.358 bei einem Verkehre von 18,618 592 Personen und 9201 t Güter und einer Gesamtlänge von 394·92 km, wovon 393·55 km im Betriebe standen.

In den ersten neun Monaten 1903 betrug die Gesamtfrequenz 168,236.612 Personen und 88.734 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesamteinnahme beziffert sich auf K 23,471.142 (Personenverkehr Kronen 23,334.554 und Güterverkehr K 136.588).

In der gleichen Zeitperiode 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einer Frequenz von 146,897.440 Personen und 100.041 t Güter K 20,432.227, wobei auf den Personenverkehr K 20,319.438 und auf den Güterverkehr K 112.789 entfallen.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Transporteinnahmen k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen.

(Betriebslänge 8652 km.)

	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1903 gegen 1902
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1903	1902	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis 30. September 1903 .	4,928.800	2,952.300	7,418.300	15,261.500	22,679.800	23,037.815	— 358.015
Vom 1. Jänner bis 30. Sept. 1903	36,463.100	24,903.700	53,333.200	128,345.300	181,678.500 *)	179,258.239	+ 2,420.261

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro Monat Juni 1903 gegenüber den publizierten provisorischen Ziffern + K 648.378.

Zu der ausgewiesenen Gesamteinnahme des Monates September 1903 trugen bei: die westlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 5,581.100 (3,955.200 Reisende), aus dem Güterverkehre K 10,844.000 (2,304.600 t); die östlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 1,837.200 (973.600 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,417.500 (647.700 t).

Insgesamt ergab sich im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 368.789 (— 286.200 Reisende), im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 10.774 (+ 7200 t). Der Ausfall in den Einnahmen aus der Personenbeförderung betrug bei den westlichen Staatsbahnen K 271.574 (— 219.600 Reisende), bei den Staatsbahnen in Galizien K 97.215 (— 66.600 Reisende).

Im Güterverkehre zeigte sich bei den westlichen Staatsbahnen eine Mindereinnahme von K 284.578 (— 57.500 t), während die östlichen Staatsbahnen eine Mehreinnahme von K 295.352 (+ 64.700 t) ausgewiesen haben.

Das schwächere Einnahmenergebnis des Personenverkehres ist vor allem auf die vielfachen Verkehrsstörungen infolge der Hochwasserschäden auf den in Steiermark, Kärnten und Tirol gelegenen Staatsbahnstrecken zurückzuführen; aber auch auf den nördlichen und östlichen Linien wurde der Reiseverkehr durch die Witterungsverhältnisse nachteilig beeinflusst.

Infolge der schon genannten Verkehrsstörungen blieb auch das Ergebnis des Güterverkehres auf den in Betracht kommenden Strecken zurück. Ausserdem wurden auf den in Böhmen und Mähren gelegenen Staatsbahnlinien geringere Mengen von Getreide, Holz, Kohle und Zucker zur Beförderung gebracht, so dass nur die Staatsbahnen in Galizien, und zwar hauptsächlich aus der Verfrachtung von Holz nach dem Auslande, sowie von Getreide, Obst, Petroleum und lebenden Tieren eine Mehreinnahme gegenüber dem September 1902 zu verzeichnen hatten.

(Fortsetzung auf Seite 2814.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1903	1902	Im Monate September 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende September 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.652	8.546	4,928.800	2,952.300	7,418.300	15,261.500	22,679.800	2.621	23,037.815	2.695	— 2·7	8.558	8.54
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,589.300	39.200	368.600	57.400	426.000	11.211	444.639	11.701	— 4·2	38	3
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.600	9.900	1.400	8.600	10.000	667	9.646	643	+ 3·7	15	1
Beneschau-Wlaschim-Unterkral.	47	23	7.100	2.600	8.000	10.200	18.200	387	13.324	579	— 33·2	47	2
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	2.800	2.600	2.600	7 400	10.000	303	10.243	310	— 2·3	33	3
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	19	29.400	1.300	17.700	7.500	25.200	720	16.853	887	— 18·8	35	
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	4.100	3.000	2.100	7.300	9.400	254	10.000	270	— 5·9	37	3
Bukowinaer Lokalbahnen	210	187	25.600	59.900	28.300	193.700	222.000	1.057	173.555	928	+ 13·9	210	18
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	29.300	31.300	27.500	81.200	108.700	655	106.782	643	+ 1·9	166	16
Chabowka-Zakopane	43	43	13.600	5.400	17.500	18.700	36.200	842	30.108	700	+ 20·3	43	4
Chlumetz-Königstadtl	14	14	2.000	1.200	900	2.000	2.900	207	3.165	226	— 8·4	14	1
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	8.000	7.000	3.000	9.900	12.900	219	13.047	221	— 0·9	59	5
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	9.500	9.400	11.600	33.200	44.800	400	46.288	413	— 3·1	112	11
Deutschbrod-Saar	33	33	5.700	3.800	4.700	11.300	16.000	485	11.864	360	+ 34·7	33	3
Dolina-Wygoda	9	9	1.100	9.800	300	13.900	14.200	1.578	12.313	1.368	+ 15·3	9	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	9.200	6.100	5.400	16.300	21.700	1.085	18.870	944	+ 14·9	20	2
Friauler Bahn	16	16	11.200	2.700	12.700	5.100	17.800	1.113	16.747	1.047	+ 6·3	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.800	3.900	5.100	7.100	12.200	313	10.834	278	+ 12·6	39	3
Gailtal-Bahn	31	31	8.500	1.600	5.300	5.000	10.300	332	15.113	488	— 32·0	31	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	8.200	5 200	3.900	9.800	13.700	913	13.194	880	+ 3·8	15	1
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	6.100	1.100	2.500	2.600	5.100	268	5.103	269	— 0·4	19	1
Gurktalbahn	29	29	8.000	3.200	3.900	8.000	11.900	410	14.141	488	— 16·0	29	2
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	2.500	1.000	1.400	2.300	3.700	137	4.033	149	— 8·1	27	2
Kaadener Lokalbahnen	32	. . .	4.900	2.700	2.700	4 200	6.900	309	. . . .	. . .	. .	18	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	15.000	14.000	12.000	28.000	40.000	851	34.002	723	+ 17·7	47	4
Karlsbad-Merkelsgrün	11	. . .	1.900	4.200	1.000	4.600	5.600	509	. . . .	. . .	. .	11	. . .
Kolin-Cerčan	81	81	9.000	7.500	8.300	20.900	29.200	360	27.107	335	+ 7·5	81	8
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	500	8.400	200	12.400	12.600	382	9.556	290	+ 31·7	33	3
Krakau-Kocmyrzów	20	20	9.900	4.900	3.800	5.900	9 700	485	10.009	500	— 3·0	20	2
Lambach-Haag a. H.	26	26	7.600	800	4.000	1.800	5 800	223	6.620	255	— 12·5	26	2
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	7	. . .	2.700	300	1.000	700	1.700	243	. . . .	. . .	. .	1	. . .
Laun-Libochowitz	20	20	5.600	1.500	2.200	2.800	5.000	250	4.684	234	+ 6.8	20	
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	18.400	4.100	27.700	20.800	48.500	545	57.387	645	— 15·5	89	8
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	4.200	2.400	3.800	4.500	8.300	377	7.057	321	+ 17·4	22	2
Lupków-Cisna	25	25	800	5.300	700	9.600	10.300	412	8.094	324	+ 27·2	25	2
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.200	1.500	2.500	5.200	7.700	367	8.619	410	— 10·5	21	2
Mährische Westbahn	90	90	10.500	12.700	10.100	35.800	45.900	510	42.857	476	+ 7·1	90	9
Marienbad-Karlsbad	53	53	37.000	7.600	58 000	26.000	84.000	1.585	42.290	1.553	+ 2·1	53	5
Mauthausen-Grein	31	31	12.700	1.200	6.800	5.600	12.400	400	10.816	349	+ 14·6	31	3
Modřan-Cerčan	74	74	8.300	6.600	7.400	14.600	22.000	297	20.115	272	+ 9·2	74	7
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.800	2.400	700	1.900	2.600	520	2.423	485	+ 7·2	5	
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	13.400	2.700	10.900	13.600	24.500	322	27.302	359	— 10·3	76	7
Netolitzer Lokalbahn	14	14	2.700	900	1.400	1.700	3.100	221	4.684	335	— 34·0	14	1
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.300	3.200	1.300	7.300	8.600	261	5.195	157	+ 66·2	33	3
Neuhof-Weseritz	24	24	1.300	700	1.100	1.500	2.600	108	2.441	102	+ 5·9	24	2
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	9.600	2.100	3.800	3.100	6.900	288	. . . .	. . .	. .	24	. . .
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	21.000	22.500	34.500	76 700	111.200	567	105.486	538	+ 5·4	196	19
Piła-Jaworzno	25	21	1.800	16.200	900	13.400	14.300	572	3.088	147	+ 289·1	22	2
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	9.700	800	8.100	4.100	12.200	230	15.901	300	— 23·3	53	5
Plan-Tachau	13	13	4.600	2.600	2.300	6.600	8.900	685	9.296	715	— 4·2	13	1
Postelberg-Laun	11	11	1.100	3.500	600	3.500	4.100	373	3.921	306	+ 4·8	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.800	1.200	600	1.600	2.200	129	5.453	321	— 59·8	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	4.400	2.300	3.300	4.900	8.200	210	9.071	233	— 9·9	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	13.000	5.500	9.200	15.000	24.200	233	26.557	255	— 8·6	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	3.700	2.600	1.600	4.100	5.700	228	5.751	230	— 0·9	25	2
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	41	46.400	25.300	41.600	65.300	106.900	2.607	91.722	2.237	+ 16·5	41	3
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	4.800	1.600	1.700	2.600	4.300	538	4.680	585	— 8·0	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.900	4.200	1.800	4.400	6.200	413	5.694	380	+ 8·7	15	15
Schwarzenau-Waidhofen a. d. T.-Zlabings u. Schwarzenau-Zwettl	59	31	11.400	6.300	9.200	11.600	20.800	353	15.902	513	— 31·2	41	31
Schweissing-Haid	6	. . .	1.100	500	700	1.000	1.700	283	. . . .	. . .	. .	1	. . .
Stankau-Ronsperg	22	22	5.000	2.200	2.600	4.300	6.900	314	7.227	329	+ 4·6	22	22

Vom 1. Jänner bis Ende September 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1903 (Kronen)	1902	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
[illegible]6,463.100	24,903.700	53,333.200	128,345.300	181,678.500	21.229	53,791.908	125,466.331	179,258.239	20.975	+ 1·2	28.305	27.967	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
[illegible]3,975.500	287.700	3,475.000	471.600	3,946.600	103.858	3,647.646	400.501	4,048.147	106.530	— 2·4	138.477	142.040	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth. Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
50.400	76.800	13.000	69.300	82.300	5.487	13.806	67.384	81.180	5.413	+ 1·4	7.316	7.217	Asch-Rossbach
47.700	27.200	54.200	91.200	145.400	3.094	32.022	64.999	97.021	4.218	— 26·6	4.125	5.624	Beneschau-Wlaschim
20.400	24.000	23.800	66.500	90.300	2.736	23.987	62.688	86.675	2.627	+ 4·1	3.648	3.503	Borki wielk.-Grzymalow
137.800	15.200	110.800	77.900	188.700	5.391	14.260	2.593	16.853	8.426	— 36 0	7.188	11.235	Bregenzerwaldbahn
31.800	14.200	18.100	42.800	60.900	1.646	21.251	39.943	61.194	1.654	— 0·5	2.195	2.205	Brüx-Lobositzer Verb.B.
232.200	474.400	248.900	1,601.500	1,850.400	8.811	230.899	1,191.037	1,421.936	7.604	+ 15·9	11.748	10.139	Bukowinaer Lokalb.
287.700	245.800	246.500	694.600	941.100	5.669	245.142	595.298	840.440	5.063	+ 11·9	7.559	6.731	N. Bukowinaer Lokalb.
103.600	35.200	130.400	116.200	246.600	5 735	126.412	92.041	218.453	5.080	+ 12·9	7.647	6.773	Chabowka-Zakopane
14.300	8.000	6.700	15 900	22.600	1.614	5.888	13.255	19.143	1.367	+ 18·1	2.152	1 823	Chlumetz-Königstadtl
65.900	54.500	25.300	87.500	112.800	1.912	26.092	88.035	114.127	1.934	— 1·1	2.549	2.579	Chrudim-Holitzer L.B.
87.000	64.200	100.100	231.900	332.000	2.964	104.962	181.989	286 951	2.562	+ 15·7	3.952	3.416	Delatyn-Kołomea-Stef.
39.200	24.900	31.600	80.200	111.800	3.388	29.084	75.920	105.004	3.182	+ 6·5	4.517	4.243	Deutschbrod-Saar
11.200	81.100	3.200	122.500	125.700	13.967	3.535	105 122	108.657	12.073	+ 15·7	18.623	16.097	Dolina-Wygoda
64.600	38.000	39.100	100.100	139.200	6.960	40.776	91.505	132.281	6.614	+ 5·2	9.280	8.819	Fehring-Fürstenfeld
70.400	15.000	100.400	28.700	129.100	8.069	90.698	25.180	115.878	7.242	+ 11·4	10.759	9.656	Friauler Bahn
67.200	28.000	34.700	56.200	90.900	2.331	35.385	47.081	82.466	2.115	+ 10.2	3.108	2.820	Fürstenfeld-Hartberg
57.300	24.600	38.100	76.900	115.000	3.710	37.273	86.995	124.268	4.009	— 7·5	4.947	5.345	Gailtal-Bahn
69.000	44.400	31.800	78.500	110.300	7.353	35 157	70.884	106.041	7.069	+ 4·0	9.804	9.425	Gleisdorf-Weiz
36 600	14.800	19.300	31.000	50.300	2.647	19.760	30 303	50.063	2 634	— 0·5	3.529	3.512	Göpfritz—Gr.-Sieghartsk
71.100	31.500	33.700	73.700	107.400	3.703	36.355	69.594	105.949	3.653	+ 1·4	4.937	4 871	Gurktalbahn
17.500	9.200	13.500	14.300	27.800	1.030	13.449	18.868	32.317	1.197	— 14·0	1.373	1.596	Hint.-Třeban-Lochowitz
20.200	9.300	10.600	14.500	25.100	1.394	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.859	. . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
128.300	107.600	107.700	221.500	329.200	7.004	107.542	173.107	280.649	5.971	+ 17·3	9.339	7.961	Karlsb.-Johanngeorgst.
15.000	36.500	7.700	40.900	48.600	4.418	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	5.891	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
68.500	43.100	66.600	124.300	190.900	2.357	76.410	90.987	167.397	2.067	+ 14·0	3.143	2.756	Kolin-Cerčan
4.100	46.400	1.600	76.300	77.900	2.361	2.528	63.638	66.166	2.005	+ 12·8	3.148	2.673	Kolomeaer Lokalbahnen
44.600	37.700	19.100	50.100	69.200	3.460	17.318	52.146	69.464	3.473	+ 0·4	4 613	4.631	Krakau-Kocmyrzów
47.000	7.900	25.800	20.800	46.600	1.792	26.378	24.902	51.280	1.972	— 9·1	2.389	2.629	Lambach-Haag
2.700	300	1.000	700	1.700	1.700	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.267	. . .	Lambach-Vorchd.-Egg.
35.300	7.100	12.200	18.600	30.800	1.540	6.088	6.386	12.474	1.782	— 13·6	2.053	2.376	Laun-Libochowitz
190.900	68.300	254.700	197.900	452.600	5.085	248.284	185.063	433.347	4 869	+ 4·4	6.780	6.492	Lemberg-Bełzec
34.500	17.800	32.600	31.600	64.200	2.918	30.713	28.538	59.251	2.693	+ 8·4	3.891	3.591	Lemberg (Klep.)-Janów
7.000	28.700	4.800	78.000	82.800	3.312	4.098	61.344	65.442	2.618	+ 26·5	4.416	3.491	Lupków-Cisna
26.700	13.000	18.700	40.800	59.500	2.833	22.997	58.599	81.596	3.886	— 27·1	3.777	5.181	M.-Budwitz-Jamnitz
131.500	99.900	87.800	324.300	412.100	4.579	93.669	307.844	401.513	4.461	+ 2·6	6.105	5.948	Mährische Westbahn
311.600	56.700	499.400	217.500	716.900	13.526	491.774	221.312	713.086	13.454	+ 0·5	18.035	17.939	Marienbad-Karlsbad
95.000	20.800	46.800	45.800	92.600	2.987	45.945	44.082	90.027	2.904	+ 2·9	3.983	3.872	Mauthausen-Grein
65.700	50.000	62.900	113.400	176.300	2.382	61.920	90.508	152.428	2.060	+ 15·6	3.176	2.747	Modřan-Cerčan
19.600	19.800	4.900	18.000	22.900	4.580	5.130	18.351	23.481	4.696	— 2·5	6.107	6.261	Mösel-Hüttenberg
108.800	36.000	84.300	140.600	224.900	2.959	85.083	156.110	241.193	3.174	— 6·8	3.945	4.232	Murtal-Bahn
24.400	8.200	11.200	15.800	27.000	1.929	13.155	16.835	29.990	2.142	— 9·9	2.572	2.856	Netolitzer Lokalbahn
19.600	17.400	11.600	41.000	52.600	1.594	11.786	41.314	53.100	1.609	— 0·9	2.125	2.145	Neuhaus-Neubistritz
11.500	6.700	9.500	15 000	24.500	1.021	10.066	13.418	23.484	979	+ 4 3	1.361	1.305	Neuhof-Weseritz.
81.100	15.200	38.700	22.500	61.200	2.550	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.400	. . .	Nixdorf-Rumburg
177.700	178.200	295.100	643.600	938.700	4.789	292.233	519.701	811.934	4.142	+ 15·6	6.385	5.523	Ostgalizische Lokalb.
8.000	55.000	3.400	44.600	48.000	2.182	1.992	24.534	26.526	1.263	+ 72·8	2.909	1.684	Piła-Jawoızno
86.600	15.200	68.900	59.900	128.800	2.430	70.424	66.468	136.892	2.583	— 5·9	3.240	3.444	Pinzgauer L.B.
41.900	18.600	20.700	44.800	65.500	5.038	20.004	48.039	68.043	5.234	— 3·7	6.719	6.979	Plan-Tachau
9.100	23.700	4.100	28.300	32.400	2.945	5.175	33.534	38 709	3.519	— 16·3	3.927	4.692	Postelberg-Laun
14.000	14.100	4.700	18.400	23.100	1.359	5.201	34.671	39.872	2.345	— 42·0	1.812	3.127	Potscherad-Wurzmes
32 000	16.200	25.100	36.500	61.600	1.579	26.962	38.385	65.347	1.676	— 5·8	2.105	2.235	Rakonitz-Mlatz
103.800	54.200	72.800	144.700	217.500	2.091	75.935	145.303	221.238	2.127	— 1·7	2.788	2.836	Rakonitz-Pl.-Petschau
23.300	16.600	11.500	30.100	41.600	1.664	12.872	31.844	44.716	1.789	— 7·0	2.219	2.385	Raudnitz-Hospozin
386.800	183.000	322.300	484.300	806.600	19.673	345.528	361.632	707.160	19.643	+ 0·2	26.231	26.191	Reichenberg-Gablonz-T.
37.000	10.800	14.300	18.400	32.700	4.088	14.973	16.776	31.749	3.969	+ 3·0	5.451	5.292	Schlackenwerth-Joach.
30.600	36.600	13.300	39.900	53.200	3.547	15.591	31.471	47.062	3.137	+ 13·1	4.729	4.183	Schönwehr-Elbogen
70.300	37.500	54.900	84.400	139.301	3.398	46.182	63.811	109.993	3.548	— 4·2	4.531	4.731	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
1.100	500	700	1.000	1.700	1.700	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.267	. . .	Schweissing-Haid
41.900	17.200	20 900	35.300	56.200	2.555	21.509	34.594	56.103	2.550	+ 0·2	3.407	3.400	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1903	1902	Im Monate September 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende September 1903	19[02]
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.900	4.700	2.800	15.700	18.500	925	19.111	956	— 3·2	20	
Strakonitz-Březnitz	83	83	8.400	3.600	6.800	9.200	16.000	193	15.649	189	+ 2·1	83	
Strakonitz-Winterberg	71	71	12.000	5.500	9.400	18.200	27.600	389	29.454	415	— 6·3	71	
Swětla-Káčow	11	. . .	1.200	100	800	400	1.200	109	. . . .	. . .	. . .	1	.
Tabor-Bechin, Lokalbahn mit elektr. Betrieb	24	. . .	5.200	600	4.400	1.800	6.200	258	. . . .	. . .	. . .	9	.
Tirschnitz-Schönbach	21	21	3.300	7.900	2.300	13.300	15.600	743	14.968	713	+ 4·2	21	
Triest-Parenzo	122	59	11.900	900	11.000	3.800	14.800	121	11.330	192	— 37·0	122	
Trzebinia-Skawce	60	60	4.000	29.300	3.000	43.000	46.000	767	27.006	450	+ 70·4	60	
Unterkrainer Bahnen	133	133	31.900	21.100	35.300	82.300	117.600	834	120.658	907	— 2·5	133	
Valsugana-Bahn	63	63	39.800	1.900	33.100	10.200	43.300	687	48.676	773	— 11·1	63	
Vöcklabruck-Kammer	11	11	8.200	1.500	5.400	5.200	10.600	964	9.414	856	+ 12·6	11	
Welser Lokalbahn	84	84	17.700	15.600	17.700	17.300	35.000	417	43.230	515	— 19·0	84	
Wippachtalbahn	27	. . .	8.500	6.000	6.900	6.500	13.400	496	. . . .	. . .	. . .	27	.
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	13.700	22.100	7.700	13.900	21.600	1.271	22.243	1.308	— 2·8	17	
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	3.500	800	2.600	2.100	4.700	224	5.145	245	— 8·6	21	
Wodňan-Prachatitz	56	56	12.200	3.500	8.700	9.600	18.300	327	20.216	361	— 9·4	56	
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	47	6.800	3.000	6.100	9.600	15.700	296	13.404	285	+ 3·9	53	
Wotic-Selčan	17	17	5.000	2.000	3.100	5.600	8.700	512	8.722	513	— 0·2	17	
Ybbstalbahn	76	76	17.300	4.300	15.000	14.700	29.700	392	27.066	356	+ 10·1	76	
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.500	30.400	700	23.800	24.500	4.083	21.876	3.646	+ 12·0	6	
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	18.000	15.000	14.400	34.600	49.000	563	50.551	581	— 3·1	87	
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	7.800	4.400	5.600	10.800	16.400	315	15.377	296	+ 6·4	52	
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	4.333	10.050	1.870	14.912	16.782	699	15.878	662	+ 5·3	24	
Königshan-Schatzlar	5	5	1.804	9.755	586	7.173	7.759	1.552	8.274	1.656	— 6·7	5	
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	292.079	818.862	154.848	1,069.568	1,224.416	12.123	1,238.455	12.262	— 1·1	101	
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	103.172	54.982	68.823	145.351	214.174	1.418	203.635	1.349	+ 5·1	151	
Böhmische Nordbahn	328	328	251.646	217.804	239.996	708.498	948.494	2.892	1,010.679	3.081	— 6·2	328	
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	85.449	214.900	138.122	656.238	794.405	4.271	817.705	4.396	— 2·8	186	
Linie lit. B.	236	236	194.436	393.726	249.230	1,168.322	1,417.552	6.007	1,382.052	5.856	+ 2·6	236	
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	53.366	58.829	45.735	212.704	258.439	2.840	286.392	3.147	— 9·8	91	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,047.677	1,207.301	1,789.275	5,846.244	7,635.519	7.370	7,809.818	7.538	— 2·2	1.036	1
Lokalbahnen	301	301	126.645	66.801	55.160	138.268	193.428	643	218.698	727	— 11·6	301	
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	92.987	122.278	89.643	467.160	556.803	8.700	554.212	8.660	+ 0·5	64	
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	14.906	102.225	7.628	100.041	107.669	7.178	114.203	7.614	— 5·7	15	
Oesterr. Nordwestbahn: Garantierte Strecken	628	628	493.898	371.236	708.663	1,718.596	2,427.259	3.865	2,501.134	3.983	— 3·1	628	
Ergänzungsnetz	310	310	227.842	369.874	284.534	1,224.268	1,508.802	4.867	1,512.350	4.879	— 0·2	310	
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	1,144.272	820.474	1,384.571	3,102.379	5,486.950	4.017	6,119.003	4.480	— 10·3	1.366	1.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	49.746	28.282	21.429	39.930	61.359	1.859	72.233	2.189	— 15·1	33	
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	1,884.055	494.409	3,218.932	4,742.776	7,961.708	5.252	8,554.331	5.643	— 6·9	1.516	1.
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	66.187	. . . .	15.896	. . . .	15.896	3.974	16.452	4.113	— 3·4	4	
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	233.328	172.570	192.580	627.628	820.208	2.877	828.751	2.908	+ 1·0	285	
Wien-Aspang Bahn	89	89	110.779	54.473	85.930	122.223	208.153	2.338	224.666	2.524	— 7·3	89	
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	34.417	57.799	22.110	197.503	219.613	3.379	474.016	7.293	— 53·7	65	

Vom 1. Jänner bis Ende September 1903 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	1903: für Güter (Kronen)	1903: im ganzen (Kronen)	1903: pro Kilom. (Kronen)	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	1902: für Güter (Kronen)	1902: im ganzen (Kronen)	1902: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1903 (Kronen)	1902 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
43.100	39.900	27.400	116.800	144.200	7.210	30.774	120.938	151.712	7.585	— 4·9	9.613	10.113	Starkenbach-Rochlitz
55 300	36.900	41.500	97.900	139.400	1.680	43.717	85.228	128.945	1.554	+ 8·1	2.240	2.072	Strakonitz-Březnitz
94.900	46.600	68 300	141.900	210.200	2.961	69.199	145.061	214.260	3.018	— 1·9	3.948	4.024	Strakonitz-Winterberg
1.200	100	800	400	1.200	1.200	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.600	. . .	Swětla-Káčow
18.900	1.300	17.900	3.800	21.700	2.411	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	3.215	. . .	Tabor-Bechin
36.300	58.100	23.500	94.500	118.000	5 619	29.173	92.646	121.819	5.801	— 3·1	7.492	7.735	Tirschnitz-Schönbach
82.800	5.800	87.100	40.100	127.200	1.043	56.754	14.146	70.900	1.773	— 41·2	1.368	2.364	Triest-Parenzo
35 800	233.300	25.300	342.300	367.600	6.127	26.460	211.105	237.565	3.959	+ 54·8	8169	5.279	Trzebinia-Skawce
255.500	176.000	275.500	717.400	992 900	7.465	275.854	736.285	1,012.139	7.610	— 1·9	9.953	10.147	Unterkrainer Bahnen
265.500	21.200	232.100	98.000	330.100	5.240	235.876	101.042	336.918	5.348	— 2·0	6.987	7.131	Valsugana-Bahn
46.900	14.100	29.300	40.300	69.600	6.327	27.740	35.053	62.793	5.708	+ 10·8	8.436	7.611	Vöcklabruck-Kammer
192.500	117.700	125.100	179.500	304.600	3.626	142.174	149.723	291.897	3.475	+ 4·3	4.835	4.633	Welser Lokalbahn
50.800	41.200	41.600	49.500	91.100	3.374	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	4.499	. . .	Wippachtalb.
67.600	153.800	45.300	118 000	163.300	9.606	45.646	122.878	168.524	9.913	— 3·1	12.808	13.217	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
24.900	8.900	16.400	22.500	38.900	1.852	16.929	15.859	32.788	1.561	+ 18·6	2.469	2 081	Wodňan-Moldauthein
88.700	27.900	56.000	82.000	138.000	2.464	61.263	76.250	137.513	2.456	+ 0·3	3.285	3.275	Wodňan-Prachatitz
53.700	26.000	39.000	73.900	112.900	2.130	22.368	58.356	80.724	3.105	— 31·4	2.840	4.140	Wolframs-Teltsch
34.100	16.300	21.100	41.600	62.700	3.688	20.695	38.446	59.141	3.479	+ 6·0	4.917	4.639	Wotic-Selčan
125.200	41.000	98.200	159.100	257.300	3.386	99.939	146.632	246.571	3.244	+ 4·4	4.515	4.325	Ybbstalbahn
18.800	267.000	5.700	225.300	231.000	38.500	6.273	225.233	231.506	38.584	— 0·2	51.333	51.445	Zeltweg-Fohnsdorf
152.000	142.300	121.600	303.000	424.600	4.880	132.704	247.669	380.373	4.372	+ 11·6	6.507	5.829	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
59.300	41.800	42.500	100.200	142.700	2.744	43.335	82.607	125.942	2.422	+ 13·3	3.659	3.229	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
25.607	38.817	13.340	76.322	89.662	3.736	13.033	83.009	96.042	4.002	— 7·1	4.981	5.336	Časlau-Zawratetz
15.172	81.234	4.441	60.085	64.526	12.905	4.951	73 650	78.601	15.720	— 17·9	17.207	20.960	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
,181.108	6,871.651	1,114.404	9,204.441	10,318.845	102.167	1,078.111	9,157.960	10,236.071	101.347	+ 0·8	136.223	135.129	Aussig-Teplitzer E. a. L.
856.190	401.060	554.599	1,056.499	1,611.098	10.670	542.329	945.512	1,487.841	9.853	+ 8·3	14.227	13.137	Teplitz (Settenz)-R.
,937.213	1,726.047	1,801.919	5,707.968	7,509.887	22.896	1,921.888	5,726.164	7,648.052	23.317	— 1·8	30.528	31.089	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
687.464	1,723.029	1,059.891	4,385.137	5,445.028	29.274	1,090.105	4,232 916	5,323.021	28.618	+ 2·3	39.032	38.157	Linie lit. A
,389 552	3,243.349	1,843.992	8,508.273	10,352.265	43.866	1,716.188	8,360.861	10,077.049	42.699	+ 4·9	58.488	56.932	Linie lit. B
426.032	515.850	336.979	1,865.237	2,202.216	24.200	372.424	1,949.297	2,321.721	25.513	— 5·2	32.267	34.027	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
.418.372	10,095.729	13,675.924	48,981.339	62,657.263	60.480	13,436.886	47,585.014	61,021.900	58.901	+ 2·7	80.640	78.535	Hauptbahnnetz
.072.906	529.541	470.151	1,096.810	1,566.961	5.206	539.421	1,212.632	1,752.053	5.821	— 10·6	6.941	7.761	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
734.436	1,013.443	689.455	3,696.199	4,385.654	68.526	681.466	3,715.467	4,396.933	68.702	— 0·3	91.368	91.603	Oesterr. Strecke
119.620	916.335	53.051	900.830	953.881	63.592	59.779	969.911	1,029.690	68.646	— 7·4	84.789	91.528	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn
672.849	2,790.581	4,846.232	12,659.016	17,505.248	27.878	5,153.833	12,773.881	17,927.714	28.547	— 2·4	37.171	38.063	Garantierte Strecken
644.168	2,748.141	1,916.461	8,989.377	10,905.838	35.180	2,032.262	8,729.844	10,762.106	34.716	+ 1·3	46.907	46.288	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
031.017	6,994.466	10,883.817	31,581.590	42,465.407	31.219	11,241.937	31,719.974	42,961.911	31.451	— 1·8	41.625	41.935	Oesterr. Linien
415.826	242.673	171.348	370.811	542.159	16.429	193.708	449.002	642.710	19.476	— 15·6	21.905	25.968	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
[illegible]908.282	4,497.469	23,768.428	44,066.401	67,834.829	44.746	23,386.172	44,103.793	67,489.965	44 519	+ 0·5	59.661	59.359	Hauptnetz u. Lokalb in Oesterreich
[illegible]34.857	. . . . .	81.406	. . . . .	81.406	20.352	97.754	. . . . .	97.754	24.439	— 16·7	27.136	32 585	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
[illegible]56.774	1,401.671	1,339.496	4,629.739	5,969.235	20.945	1,420.478	4,923.993	6,344 471	22.261	— 6·3	27.926	29.681	Süd-Nordd. Verbindgsb.
[illegible]05.454	438.865	620.083	920.537	1,540.620	17.310	698.315	865.904	1,564.219	17.575	— 1·5	23.080	23 433	Wien-Aspang Bahn
[illegible]91.608	524.800	205.119	1,837.795	2,042.914	31.429	197.959	1,962.699	2,160.658	33.241	— 5·5	41.905	44.321	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate September 1903	1902	Im Monate September 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschn. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende September 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Lokalbahnen.													
Auspitzer Lokalbahn	7	7	5.120	1.465	1.245	1.918	3.163	452	3.864	552	— 18·1	7	
Böhmische Kommerzialbahnen	193	193	79.172	28.178	39.934	73.178	113.112	586	102.777	533	+ 9·9	193	
Böhmisch-Leipa—Steinschönau	22	. . .	5.916	859	2.827	1.681	4.508	205	. . . .	. . .	. . .	3	.
Bozen-Meraner Bahn	31	31	38.836	10.999	54.486	37.414	91.900	2.965	99 311	3.204	— 7·5	31	
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	3.241	3.124	1.346	3.512	4 858	304	3.742	234	+ 29·9	16	
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.899	1.636	3.139	7.119	10.258	411	9.797	392	+ 4·6	25	
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.) „ „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach	41	41	25.893	9.768	9.232	17 587	26.819	654	25.804	629	+ 3·9	41	
Gänserndorf-Gaunersdorf	22	. . .	6.336	667	3.691	1.692	5.383	244	. . . .	. . .	. . .	2	.
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	4.247	1.473	2.416	6.109	8.525	341	7.866	314	+ 7·9	25	
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	15.568	117	9.972	413	10.385	1.298	11.112	1.389	— 7·0	5·4	
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	14.290	. . . .	14.735	14.735	1.228	14.117	1.176	+ 4·4	12	
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	. . .	2.878	1.055	2.056	2.906	4.962	275	. . . .	. . .	. . .	18	.
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	20.099	7.131	3.366	6.472	9.838	3.279	8.940	2.980	+ 9·1	3	
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.853	463	2.190	1.280	3.470	183	3.614	190	— 3·7	19	
Lundenburg-Eisgrub	12	12	2.898	4.351	1.267	4.010	5.277	440	5.140	428	+ 2·8	12	
Melnik-Mšeno	30	30	2.457	10.336	2.305	8.226	10.531	351	7.100	237	+ 32·5	30	
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.480	404	539	837	1.376	92	1.741	116	— 21·0	15	
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	14.776	1.380	21.944	5.510	27.454	1.144	28.660	1.194	— 4·2	24	
Mutenitz-Gaya	15	15	2.711	9.413	1.195	6.447	7.642	509	8.021	535	— 4·7	15	
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	12.240	6.065	4.457	10.738	15.195	1.899	15.436	1.930	— 1·6	8	
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	62	10.050	4.433	7.387	13.272	20.659	252	15.264	246	+ 2·4	77·5	
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	8.467	1.553	4.599	4.568	9.167	367	9.145	366	+ 0·3	25	
Pielachtalbahn	49	49	11.273	3.742	9.197	10.303	19 500	397	19.410	396	+ 0·4	49	
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	3.972	2.217	2.373	6.426	8.799	587	8 725	582	+ 0·9	15	
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.736	2.249	2.675	3.549	6.224	249	6.533	261	— 4·6	25	
Saitz-Göding	38	38	8.173	8.611	4.273	12.980	17.253	454	16.443	433	+ 4·9	38	
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	10.661	2.849	6.894	6.006	12.900	516	12.311	492	+ 4·8	25	
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges.	67	67	31.448	3.016	44.621	10 662	55.283	825	62.548	933	— 11·5	67	
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	29.856	11.392	17.490	20.266	37.756	899	43.465	1.034	— 13·0	42	
Stammersdorf-Auersthal	22	. . .	17.570	104	7.711	488	8.199	373	. . . .	. . .	. . .	13	.
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	13.350	28.940	4.880	35.654	40.534	2.252	41.362	2.298	— 2·0	18	
Steyrtal-Bahn	48	48	11.252	5.410	9.030	11 630	20.660	430	18.470	385	+ 11·7	48	
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.381	4.656	505	5.554	6.059	1.010	5.998	1.000	+ 1·0	6	
Swoleňowes-Smečna	10	10	3.644	23.380	412	36.222	36.634	3.663	41.068	4.107	— 10·8	10	
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	14.732	11.446	9.604	22.630	32.234	827	35.416	908	— 8·9	39	
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	13.681	11.500	8.728	20.112	28.840	589	26.281	537	+ 9·6	49	
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	11.211	1.360	10.417	5.562	15.979	1.065	16.557	1.104	— 3·0	15	
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	2.140	1.831	768	5.537	6.305	788	6.486	811	— 2·8	8	
Zillertalbahn	32	32	10.196	548	12.158	2.533	14.691	459	20.484	640	— 28·3	32	
Dampftramways.													
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	237.557	3.678	29.595	4.417	34.012	3.401	32.686	3.269	+ 4·0	10	
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	311.759	1.398	88.840	2.860	91.700	2.183	87.791	2.090	+ 4·5	42	
Innsbruck-Hall	12	12	105.535	55	22.261	99	22.360	1.863	22 150	1.846	+ 0·9	12	
Wien-Nussdorf	. . .	7	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	19.180	2.740	. . .	. . .	
Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf	. . .	6	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	21.659	3.610	. . .	. . .	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	47.690	4.302	21.767	6.886	28.653	2.047	27.199	1.943	+ 5·4	14	
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	87.501	39.717	23.053	46.809	69.862	2.794	57.740	2.309	+ 21·0	25	
Summe	20.404	19.901	16,058.679	9,480.891	17,738.006	40,399.836	58,137.842	2.849	60,237.130	3.026	— 5·8	20.184·5	19.[illegible]

Vom 1. Jänner bis Ende September 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: Für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1903	1902	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Lokalbahnen
39.953	13.844	9.699	15.392	25.091	3.584	11.648	14.086	25.734	3.676	− 2·5	4.779	4.901	Auspitzer Lokalbahn
303.814	153.645	181.735	539.860	721.595	3.739	173.714	570.387	744.101	3.855	− 3·0	4.985	5.140	Böhm. Kommerzialb.
5.916	859	2.827	1.681	4.508	1.503	....	.....	.....	...	...	2.004	...	B.-Leipa-Steinschönau
276.722	67.851	399.095	266 790	665.885	21.480	383.229	247.946	631.175	20.360	+ 5·5	28.640	27.147	Bozen-Meraner Bahn
23 702	26.383	9.680	28.136	37.816	2.364	10.188	34.308	44 496	2.781	− 15·0	3.152	3.708	Brandeis-Neratowitz
2.8693	14.887	26.439	55 914	82 353	3.294	28.432	56.843	85.275	3.411	− 3·6	4 392	4.548	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedländer Bezirksb.:
218.766	70.272	78.709	135.947	214.656	5.235	53.123	68.391	121.514	5.283	− 0·9	6.980	7.044	Friedl.-Gr.(Hermsd.) / „ (Heinersd.) / Raspenau-Weissbach
6.336	667	3.691	1.692	5.383	2.070	....	.....	.....	...	...	2.922	...	Gänsernsd.-Gaunersd.
27.590	10.035	18.497	34.269	52.766	2.111	18.568	34.195	52.763	2.111	0	2.815	2.815	Gr.-Priesen-W.-Auscha
107.118	1.200	72.317	4.178	76 495	14.166	70.556	2.401	72.957	13.511	+ 4·8	18.888	18.015	Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
....	120.564	.....	123.855	123.855	10.321	....	116.947	116.947	9.746	+ 5·9	13.761	12.995	Königshof-B.-Koněprus
24.154	8.372	15.980	25.021	41.001	2.277	....	.....	.....	...	...	3.036	...	Kühnsdorf-Eisenkappel
153.792	37.016	28.490	33.262	61.752	20.548	23 331	33.062	56.393	18.798	+ 8·5	27.397	25.064	Kuttenberger Lokalb.
30.437	4.439	17.764	11.797	29.561	1.556	18.127	14.300	32.427	1.706	− 8·8	2.073	2.275	Laibach-Oberlaibach
26.912	33.259	11.316	30.008	41.324	3.444	12.722	24.997	37.719	3.143	+ 9·6	4.592	4.191	Lundenburg-Eisgrub
19.974	44.989	18.154	37.741	55 895	1.863	18.782	29.195	47.977	1.599	+ 14·2	2.484	2.132	Melnik-Mšeno
11.753	3.408	4.547	6.026	10.573	705	5.094	6 827	11.921	795	− 11·3	940	1.060	Mšeno—Unter-Cetno
109.682	12.965	156.649	56.824	213.473	8.895	144.026	58.160	202.186	8.424	+ 5·5	11.860	11.232	Mori-Arco-Riva a. G.
21.363	46.357	9.401	44.941	54.342	3.623	8.620	51.095	59.715	3.981	− 9·0	4.831	5.308	Mutenitz-Gaya
99.503	53.260	36.473	86.387	122.860	15.357	41.179	85.433	126.612	15.827	− 2·9	20.476	21.103	Neutitscheiner Lokalb.
84.390	42.945	63 220	121.750	184.970	2.387	36.137	46.569	82.706	1.923	+ 24·1	3.183	2.564	N.-Oe. Waldviertelbahn
64.896	8.688	33.088	30.815	63.903	2.556	35.306	32.253	67.559	2.702	− 5·4	3.408	3.603	Otrokowitz-Wisowitz
94.586	27.461	72.148	81.690	153.838	3.139	67.739	76.368	144.107	2.941	+ 6·7	4.185	3.921	Pielachtalbahn
30.471	16.921	18.922	43.966	62.888	4.193	20.558	46.955	67.513	4.501	− 7·3	5.591	6.001	Reichenau a/K.-Solnitz
26.490	22.893	18.869	34.754	53.623	2.145	18 812	33.198	52.010	2 080	+ 3·1	2.860	2.773	Radkersburg-Luttenbg.
61.673	43.641	29.655	72.867	102.522	2.698	29 937	76.558	106.495	2.803	− 3·8	3.597	3.737	Saitz-Göding
94.743	31.780	58.170	51.149	109.319	4.37.	54.617	53.991	108.608	4.344	− 0·7	5.832	5.792	Salzburg-Lamprechtsh.
207.135	28.434	298.876	84.457	383.333	5.721	298.944	99.326	398.270	5.944	− 3·8	7.628	7.925	Salzkammergut-Lokalb.
221.435	81.294	125.494	139.099	264.593	6.299	143.150	147.957	291.107	6.931	− 9·1	8.399	9.241	Schneebergbahn
87.003	321	38.650	1.274	39 924	3.071	....	.....	.....	...	...	4.095	...	Stammersdorf-Auersthal
105.481	256.521	36.935	314.038	350.973	19.498	40.690	332.832	373.522	20.751	− 6·0	25.998	27.668	Stauding-Stramberger
88.051	31.837	67.420	84.640	152.060	3.168	72.390	77.730	150.120	3.127	+ 1·3	4.226	4.169	Steyrtal-Bahn
10.313	38.621	3.512	44.568	48.080	8.013	4.365	46.461	50.826	8.471	− 5·4	10.684	11.295	Stramberg-Wernsdorf
24.590	176.411	3.448	236.281	239.729	23 973	3.694	259.436	263.130	26.313	− 8·9	31.964	35.084	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
104.498	89.724	67.774	167.137	234.911	6.023	65.227	185.270	250.497	6.423	− 6·2	8.031	8.564	Cilli-Wöllan
107.661	94.778	67.519	154.315	221.834	4.528	69.024	126.915	195.939	3.999	+ 13·3	6.037	5.332	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies.
89.100	18 831	68.392	73.728	142.120	9.474	62.666	62.890	125.556	8.370	+ 13·0	12.632	11.160	Ueberetscherbahn
16.432	16.415	5 869	48.463	54.332	6.792	6.691	47.691	54.382	6.798	− 0·1	9.056	9.064	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
98.134	13.725	112.711	43.544	156.255	4.883	105.801	33.572	139.373	5.162	− 5·4	6.511	6.883	Zillertalbahn
													Dampftramways.
,643.898	27.157	233.202	32.222	265.424	26.542	239.560	29.768	269.328	26.933	− 1·5	35.378	35.910	Brünner Lokaleisenb.-G. Ostrau-Witkow.-Ellg.
,582.576	8.759	713.207	22.673	735.880	17.521	653.144	13.383	668.527	15.917	+ 10·1	23.361	21.223	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
785.551	140	174.289	252	174.541	14.545	167.654	.....	167.654	13.971	+ 4·1	19.393	18.628	Innsbruck-Hall i. T.
,498.463	.....	216.181	.....	216.181	..	129.848	.....	129.848	18.550	...	...	..	Wien-Nussdorf
	.....		.....		..	159.607	.....	159.607	26.601	...	...	..	Westbahnlinie - Baumgarten-Hütteldorf
316.786	41.220	126.445	60.358	186 803	13.343	115.295	62.742	178.037	12.717	+ 4·9	17.791	16.956	Salzburger Eisenb. u. Tr.
706.311	317.098	188.448	311.263	499.701	19.988	170.821	266.808	437.629	17.505	+ 14·2	26.650	23.340	Wr.Lokalb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
2794.384	78,447.038	131,319.943	333,595.830	464,915.773	23.033	132,000.100	327,848.679	459,848.779	23.247	− 0·9	30.711	30.996	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate September 1903	1902	Im Monate September 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschni[tt.] Betriebslä[nge] vom 1. Jänn[er bis] Ende Septe[mber] 1903	[1902]
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilomete[r]	
Oesterreichisc[he]													
Achenseebahn	6·31	6·31	5.408	208	9.082	1.082	10.164	. . .	10.658	. . .	. . .	. . .	.
Gaisbergbahn	5·25	5·25	4.758	. . . .	12.049	. . . .	12.049	. . .	14.214	. . .	. . .	. . .	.
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	18.746	60	12.463	267	12.730	. . .	13.798	. . .	. . .	. . .	.
Schafbergbahn	5·83	5·83	1.586	. . . .	10.218	. . . .	10.218	. . .	13.950	. . .	. . .	. . .	.
Schneebergbahn	9·69	9·69	3.866	21	11.057	142	11.199	. . .	17.970	. . .	. . .	. . .	.
Oesterreichische Eisenbahn[en]													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	8·76	7·20	257.407	. . . .	25.616	. . . .	25.616	. . .	14.717	. . .	. . .	. . .	.
Baden-Vöslau	10·23	10·23	113.175	. . . .	19.827	. . . .	19.827	. . .	22.146	. . .	. . .	. . .	.
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	46.785	. . . .	8.004	. . . .	8.004	. . .	7.171	. . .	. . .	. . .	.
Brünner Strassenbahnen	21·10	9·40	615.438	8.303	76.048	11.018	87.066	. . .	75.961	. . .	. . .	. . .	.
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	81.415	. . . .	14.301	. . . .	14.301	. . .	14.903	. . .	. . .	. . .	.
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	141.196	. . . .	14.342	. . . .	14.342	. . .	13.940	. . .	. . .	. . .	.
Dornbirn-Lustenau	11·12	. . .	26.667	12	7.557	89	7.646	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	.
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	21·31	121.352	2.250	24.521	4.520	29.041	. . .	23.475	. . .	. . .	. . .	.
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	14.638	. . . .	3.788	. . . .	3.788	. . .	4.037	. . .	. . .	. . .	.
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·10	30·29	642.316	. . . .	105.087	. . . .	105.087	. . .	116.146	. . .	. . .	. . .	.
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	56.510	. . . .	13.832	. . . .	13.832	. . .	17.662	. . .	. . .	. . .	.
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	14.849	. . . .	2.895	. . . .	2.895	. . .	3.608	. . .	. . .	. . .	.
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·35	349.680	. . . .	36.837	. . . .	36.837	. . .	26.800	. . .	. . .	. . .	.
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·11	5·11	85.686	. . . .	10.423	. . . .	10.423	. . .	10.124	. . .	. . .	. . .	.
Lemberger elektrische Eisenb.	8·33	8·33	454.780	. . . .	51.836	. . . .	51.836	. . .	46.884	. . .	. . .	. . .	.
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	11·94	6·06	279.499	. . . .	51.331	. . . .	51.331	. . .	38.271	. . .	. . .	. . .	.
Marienbader Stadtbahn	2·26	2·26	29.901	. . . .	5.853	. . . .	5.853	. . .	5.451	. . .	. . .	. . .	.
Neue Wr. Tramway-Ges. i. Liquid.[2])	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	.
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	102.841	. . . .	15.902	. . . .	15.902	. . .	17.589	. . .	. . .	. . .	.
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	10·28	141.672	. . . .	13.050	. . . .	13.050	. . .	13.088	. . .	. . .	. . .	.
Prager elektr. Strassenbahn	43·17	38·65	. . . .	. . . .	230.302	. . . .	230.302	. . .	229.498	. . .	. . .	. . .	.
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)[3])	1·37	1·37	1,803.236	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	.
Prag-Belvedere, Seilbahn mit elektrischem Betriebe a. d. Belvedere	0·10	. . .	39.635	. . . .	1.053	. . . .	1.053	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	.
Prag-Vysočan-Lieben[4])	6·32	7·51	153.614	. . . .	18.617	. . . .	18.617	. . .	18.347	. . .	. . .	. . .	.
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·14	6·14	147.996	. . . .	18.767	. . . .	18.767	. . .	18.172	. . .	. . .	. . .	.
Teplitz-Eichwald	10·52	10·52	121.316	33	18.791	33	18.824	. . .	18.977	. . .	. . .	. . .	.
Triester Tramway, elektr. Linien	15·99	15·99	800.659	. . . .	93.404	. . . .	93.404	. . .	91.682	. . .	. . .	. . .	.
Triester Kleinb., Triest-Opčina	5·17	5·17	32.472	516	15.331	2.391	17.722	. . .	12.848	. . .	. . .	. . .	.
Wiener städt. elek. Strassenb.[5])	165·58	119·02	13,245.326	. . . .	1,888.792	. . . .	1,888.792	. . .	1,511.279	. . .	. . .	. . .	.
Wien (Praterstern)-Kagran	5·28	5·28	82.825	. . . .	13.222	. . . .	13.222	. . .	13.902	. . .	. . .	. . .	.
Oesterreichisc[he]													
Auf das Belvedere in Prag	. . .	0·10	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.175	. . .	. . .	. . .	.
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	9.302	. . . .	1.365	. . . .	1.365	. . .	1.601	. . .	. . .	. . .	.
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	15.072	. . . .	5.289	. . . .	5.289	. . .	6.314	. . .	. . .	. . .	.

[1]) Ausserdem die im Staatsbetriebe befindliche Lokalbahn Tabor-Bechin, welche unter Gruppe I c, und Mödling-Brühl, welche u[nter] Gruppe III a, „Südbahn-Gesellschaft", zur Darstellung gelangt.

[2]) Ergebnisse des elektrischen Betriebes bis zur Uebernahme des Unternehmens — am 1. Juli 1903 — durch die Gemeinde W[ien] (Städtische elektrische Strassenbahnen).

[3]) Der Betrieb war im Monate September 1903 und 1902 eingestellt.

[4]) Auf der Abzweigung Palmovka-Libušák (km 1·189) war der Verkehr wegen Kanalisationsarbeiten (ab 1. August 1903) einges[tellt], wodurch sich eine Längenreduzierung auf 6·32 ergab.

[5]) Die Ergebnisse beziehen sich nur auf den elektrischen Betrieb, und zwar inklusive jenes der übernommenen Linien der Neuen Wi[ener] Tramway-Gesellschaft ab 1. Juli 1903.

m 1. Jänner bis Ende eptember 1903 wurden befördert: ersonen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate: 1903	1902	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		Kronen				Kronen					Kronen		
ahnradbahnen.													
38.612	802	64 822	7.735	72.557	. . .	65.689	6.494	72.183	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
28.323	. . . . .	77.686	. . . . .	77.686	. . .	76.535	. . . . .	76.535	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
134.560	930	89.111	2.560	91.671	. . .	99.677	2.496	102.173	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
11.981	. . . . .	69.080	. . . . .	69.080	. . .	78.048	. . . . .	78.048	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
14.704	231	50.554	1.973	52.527	. . .	62.656	635	63.291	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
it elektrischem Betriebe.[1]													
907.537	. . . . .	189.216	. . . . .	189.216	. . .	126.025	. . . . .	126.025	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
678.158	. . . . .	119.360	. . . . .	119.360	. . .	125.960	. . . . .	125.960	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
361.989	. . . . .	62.336	. . . . .	62.336	. . .	62.428	. . . . .	62.428	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
904.362	76.101	594.087	100.548	694.635	. . .	540.066	102.540	642.606	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahnen
580.768	. . . . .	122.738	. . . . .	122.738	. . .	132.285	. . . . .	132.285	. . .	. . .	. . .	. . .	Brüxer Strassenbahn
152.306	. . . . .	116.301	. . . . .	116.301	. . .	109.711	. . . . .	109.711	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. E.
228 168	12	61.675	89	61.764	89	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Dornbirn-Lustenau
09.775	9.626	196.481	20.100	216.581	. . .	204.949	. . . . .	204.949	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.B.
95.613	. . . . .	25.346	. . . . .	25.346	. . .	25.078	. . . . .	25.078	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
330.368	. . . . .	885.722	. . . . .	885.722	. . .	980.055	. . . . .	980.055	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
335.920	. . . . .	78.390	. . . . .	78.390	. . .	88.113	. . . . .	88.113	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
.04.095	. . . . .	19.229	. . . . .	19.229	. . .	27.851	. . . . .	27.851	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
.03.272	. . . . .	323.578	. . . . .	323.578	. . .	219.491	. . . . .	219.491	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
585.473	. . . . .	85.351	. . . . .	85.351	. . .	81.002	. . . . .	81.002	. . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. St.B.
60.426	. . . . .	428.708	. . . . .	428.708	. . .	408.485	. . . . .	408.485	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
095.817	. . . . .	366.204	. . . . .	366.204	. . .	265.225	. . . . .	265.225	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
24.864	. . . . .	53.015	. . . . .	53.015	. . .	43.110	. . . . .	43.110	. . .	. . .	. . .	. . .	Marienbader Stadtbahn
07.457	. . . . .	475.903	. . . . .	475.903	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Neue Wr. Tramway i. L.
12.940	. . . . .	125.439	. . . . .	125.439	. . .	144.377	. . . . .	144.377	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.B.
46.944	. . . . .	106.837	. . . . .	106.837	. . .	110.942	. . . . .	110.942	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
10.067	. . . . .	2,016.902	. . . . .	2,016.902	. . .	2,011.201	. . . . .	2,011.201	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.B.
. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
46 874	. . . . .	5.651	. . . . .	5.651	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Belvedere, Seilb. mit elektr. Betriebe
32.405	. . . . .	161.596	. . . . .	161.596	. . .	160.858	. . . . .	160.858	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
24.898	. . . . .	154 255	. . . . .	154.255	. . .	154.688	. . . . .	154.688	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr.St.
95.880	321	160.638	322	160.960	. . .	171.892	624	172.516	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
19.046	. . . . .	750.989	. . . . .	750.989	. . .	694.918	. . . . .	694.918	. . .	. . .	. . .	. . .	TriesterTramway elek.L.
38.592	711	99.094	3.261	102 355	. . .	12.848	. . . . .	12.848	. . .	. . .	. . .	. . .	Triest. Kl.,Triest-Opčina
70.254	. . . . .	15,035.094	. . . . .	15,035 094	. . .	12,865.357	. . . . .	12,865.357	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener städt. elekt. St.B.
17.604	. . . . .	115.084	. . . . .	115.084	. . .	114.055	. . . . .	114.055	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
ahtseilbahnen.													
. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	9.475	. . . . .	9.475	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
9.390	. . . . .	11.677	. . . . .	11.677	. . .	11.085	. . . . .	11.085	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
7.170	. . . . .	36.405	. . . . .	36.405	. . .	35.303	. . . . .	35.303	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn.
(Betriebslänge 38 km.)

	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1903 gegen 1902
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1903	1902	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis 30. September 1903	2,589.300	39.200	368.600	57.400	426.000	444.639	— 18.639
Vom 1. Jänner bis 30. Sept. 1903	23,975.500	287.700	3,475.000	471.600	3,946.600 *)	4,048.147	— 101.547

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro Monat Juni 1903 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer — K 2360.

Gegenüber dem Vergleichsmonate des Vorjahres ist die Einnahme des Monates September 1903 aus dem Personenverkehre um K 42.627 (— 290.700 Reisende) zurückgeblieben, während das Ergebnis des Güterverkehres sich um K 23.988 (+ 19.000 t) besser stellte.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. September 1903 zeigt sich im Personenverkehre ein Einnahmenausfall von K 172.646 (— 1,362.800 Reisende), im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 71.099 (+ 54.900 t).

Gailtalbahn. Im Personenverkehre ergab sich wohl eine Mehreinnahme von K 199 (— 200 Reisende), dagegen ist die Einnahme des Güterverkehres um K 5012 (— 1800 t) zurückgeblieben, da infolge der Hochwasserschäden im Gebiete dieser Lokalbahn monatlich die Ausfuhr von Holz bedeutend schwächer war als im September 1902.

Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz. Die ausgewiesene Mehreinnahme von K 3405 stammt zur Gänze aus dem Güterverkehre, in welchem um 1800 t, zumeist aus stärkeren Verladungen von Langholz stammend, mehr zur Verfrachtung gelangten.

Lokalbahn Piła-Jaworzno. Die Einnahme des Personenverkehres hat um K 653 (+ 1100 Reisende), jene des Güterverkehres um K 10.559 (+ 12.200 t) zugenommen. Diese bemerkenswerte Steigerung in den Einnahmen ist zum Teile auf die Verlängerung dieser Lokalbahn bis Jaworzno Stadt, zum Teile auf die lebhaftere Beförderung von Kalk und Kohle zurückzuführen.

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. Das Ergebnis des Personenverkehres ist um K 56, jenes aus dem Güterverkehre um K 3197 (— 1900 t) zurückgeblieben. Die Ursache dieses Ausfalles beim Gütertransporte liegt in der schwächeren Kohlenverfrachtung.

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Während sich beim Personenverkehre eine geringe Mindereinnahme (— K 162) zeigte, hat die Einnahme aus der Güterbeförderung infolge des stärkeren Transitverkehres um K 19.156 (+ 14.700 t) zugenommen. Hauptsächlich war es Kohle, welche in grösseren Quantitäten über diese Lokalbahn gefahren wurde.

Die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen für das Jahr 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende Juni richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die im Monate September 1903 resultierende Mindereinnahme gegenüber demselben Monate 1902 erscheint in dem schwächeren Güterverkehre begründet.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die für den Monat September 1903 ausgewiesene Mehreinnahme ist auf den stärkeren Güterverkehr zurückzuführen.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind bis Ende Juni definitiv, ab Juli bis Ende September provisorisch ermittelt.

Böhmische Kommerzialbahnen. Die Steigerung des Personenverkehres und der bezüglichen Einnahmen ist auf die Regionalausstellung in Hořic zurückzuführen.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate September 1903 erzielte Mindereinnahme basiert auf einer verminderten Frequenz, jene im Güterverkehre vornehmlich auf einer zeitlichen Verschiebung der Zuckertransporte.

Bozen-Meraner Bahn. Die im Monate September 1903 resultierenden Mindereinnahmen im Personen-, sowie im Güterverkehre wurden durch die Mitte September auf der Pustertaler Linie und den Linien der k. k. Staatsbahnen eingetretenen Verkehrsstörungen, durch welche sowohl der Touristen-, als auch der Güterverkehr behindert worden sind, verursacht.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate September 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 11.727, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 11.573, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 23.300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 22.952, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 12.548, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 35.500 ergeben.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultiert aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Frachten, die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B ebenfalls aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Frachten.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen der Monate Jänner bis Mai richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate September 1903 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der

Frequenz um 397.204 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 150.378.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 93 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 23.921.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Mehl und Mahlprodukten	um	2.235 t
Kohlen	„	45.113 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	10.443 t
Zucker, raffiniert	„	256 t
Zucker, roh	„	2.584 t
Holz aller Art	„	5.245 t
Steinen aller Art	„	2.653 t
Erzen und Schlacken	„	10.822 t
Eisen und Stahl	„	750 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 40.104 Personen und das Erträgnis um K 11.363 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 2584 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 13.907 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Holz aller Art	um	1.896 t
Eisen und Stahl	„	157 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Getreide aller Art	um	919 t
Mehl und Mahlprodukten	„	756 t
Steinen aller Art	„	2.028 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 13.644 Personen und das Erträgnis um K 5230 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 219 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 5644 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und der Artikel Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate September 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 837 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 355, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 117 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 455.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, sowie Steine aller Art eine Mehr- und betreffs des Artikels Mehl und Mahlprodukte eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Abnahme um 1829 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 263, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 211 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 285.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im September 1903 gegenüber dem September 1902 im Personenverkehre eine Abnahme um 1278 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 290, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 615 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 411.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Mutenitz-Gaya ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 179 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 123, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 1697 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 502.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Holz aller Art, sowie Steine aller Art eine Transportzunahme und die Artikel Getreide aller Art, sowie Mehl und Mahlprodukte eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Abnahme um 488 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 122, im Güterverkehre eine Zunahme um 292 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 259 zu verzeichnen.

Was schliesslich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Abnahme um 36 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 73, im Güterverkehre eine Zunahme um 163 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 134.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen der Monate Jänner bis Juni richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke). Die im Monate September 1903 nachgewiesene Mindereinnahme findet in der Minderbeförderung an Kohle, Erzen und Getreide ihre Begründung.

Die Einnahmen des Jahres 1903 enthalten die definitiven Ergebnisse der Betriebsperiode Jänner bis Mai.

Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Die im Monate September 1903 resultierende Mehreinnahme ist der Mehrverfrachtung von Kalkstein zuzuschreiben.

Lokalbahn Mori-Arco-Riva a. G. Die Einnahmenverminderung im Gegenstandsmonate dürfte als Folge der auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Staatsbahnen eingetretenen Verkehrsstörungen anzusehen sein.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate September 1903 sind die Einnahmen im Personenverkehre um K 715 (— 2055 Personen) zurückgegangen, wogegen sich die Ergebnisse des Güterverkehres um K 474, ungeachtet einer Abnahme der Sendungen um 49 t, erhöhten.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate September 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro September 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantiertes Netz	—	4.981	Personen	—	K 20.996
Ergänzungsnetz	+	3.702	„	— „	3.382
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+	17.093	„	— „	387

Bei dem garantierten Netze entspricht der Ausfall in den Einnahmen der verminderten Anzahl der beförderten Personen, während das Rechnungsergebnis auf dem Ergänzungsnetze und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn auf eine Zunahme der Reisenden auf kürzeren Strecken hinweist.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro September 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 26.420 t	— K	52.879
„ „ Ergänzungsnetz	+ 6.256 t	— „	166
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	— 16.987 t	— „	8.156

Die vorstehenden Ziffern weisen auf eine Zunahme der Transporte im Lokalverkehre auf kürzeren Strecken und auf einen Ausfall in den Transporten auf längeren Strecken hin. Dieser Ausfall tritt insbesondere in einer Abnahme des Transportes via Laube in die Erscheinung.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1903 ist bereits bis zum Monate Mai vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate September 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 714.874 ergeben.

Von dieser Verminderung entfallen
auf den Personenverkehr . . K — 146.191
auf den Frachtenverkehr . . K — 568.683.

Die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, sowie die elektrische Bahn Mödling-Brühl wiesen gleichfalls Mindereinnahmen auf.

Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn . . . . K 2.765
Personenverkehr — K 977
Frachtenverkehr — K 1.788
bei letzterer Bahn . . . . K 556

Dagegen hat die Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben eine Mehreinnahme von K 464 zu verzeichnen,
Personenverkehr — K 85
Frachtenverkehr + K 549

Von den Pachtbahnen weisen die nachstehenden Abnahmen der Erträgnisse aus:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . K 254.403
Personenverkehr — K 3.088
Frachtenverkehr — K 251.315

Leoben-Vordernberger Bahn . . K 6.534
Personenverkehr — K 1.557
Frachtenverkehr — K 4.977

Graz-Köflacher Bahn . . . . . . K 27.953
Personenverkehr — K 13.653
Frachtenverkehr — K 14.300

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . K 309
Personenverkehr — K 193
Frachtenverkehr — K 116

Lokalbahn Cilli-Wöllan . . . . . K 3.182
Personenverkehr — K 885
Frachtenverkehr — K 2.297

und die Lokalbahn Laibach-Oberlaibach . . . . K 144
Personenverkehr + K 140
Frachtenverkehr — K 284

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen für die Monate Jänner bis Mai richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate September 1903 zeigt der Personenverkehr einen Ausfall von 26.655 Personen und K 28.509 Einnahmen, welche Erscheinung teils in der nicht immer günstigen Witterung des Gegenstandsmonates, hauptsächlich aber in der durch die Fahrkartensteuer verursachten Preiserhöhung begründet ist. Der Personenverkehr der Schneebergbahn ist übrigens ebenfalls von den gleichen Ursachen aufs ungünstigste beeinflusst worden.

Im Güterverkehre wurden um 3150 t weniger befördert, hingegen um K 11.996 mehr vereinnahmt, welcher Gegensatz in der Abnahme billig tarifierender Massenartikel, wie Baumaterialien, und der Zunahme höher tarifierender Güter seine Erklärung findet.

Im ganzen verbleibt somit ein Ausfall von K 16.513.

In den Gesamteinnahmen sind die Ergebnisse der definitiven Abrechnung für die Monate März, April und Mai 1903 bereits enthalten.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre wurde um K 6359 weniger eingenommen. Der Güterverkehr erzielte eine Mehreinnahme von K 650. Insgesamt verbleibt somit ein Einnahmenausfall von K 5709.

In den Gesamteinnahmen sind die Ergebnisse der definitiven Abrechnung für die Monate März und April 1903 bereits enthalten.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Der Personenverkehr weist einen Ausfall von K 6731, der Güterverkehr einen solchen von K 40 aus. Die Mindereinnahme beträgt im gesamten K 6771.

Zillertalbahn. Als Ursachen der Mindereinnahme im Monate September 1903, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, sind die durch das Hochwasser vom 13. September 1903 hervorgerufene Verkehrsunterbrechung in der Dauer von 17 Tagen und die geringere Frequenz infolge übertriebener Zeitungsberichte und Tätigkeit der Konkurrenz seitens jener Gegenden zu betrachten, welche in ihrem eigenen Interesse den Fremdenverkehr vom Zillertale abzulenken und nach ihren Sommeraufenthaltsorten zu richten eifrigst bestrebt waren.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte Bahn niederer Ordnung Oberhaid-Böhm. Hörschlag—Hohenfurth—Lippner Schwebe. (Detailprojekt: Anberaumung der Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen namens des Aktionskomitees für den Bau der Bahn niederer Ordnung von der Station Oberhaid-Böhm. Hörschlag der k. k. Staatsbahnlinie Budweis—Klein-Reifling über Hohenfurth zur Lippner Schwebe vorgelegten Detailprojektes der genannten Bahnlinie samt den aus derselben abzweigenden Schleppgeleisen die Vornahme der Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für die Zeit vom 23. November bis 2. Dezember anberaumt.

[E.-M.-Z. 49.873.]

Projektierte schmalspurige Waldbahn mit Lokomotivbetrieb von Dolina über Rachin nach Turza wielka. (Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat rücksichtlich des von der k. k. Forst- und Domänen-Direktion in Lemberg vorgelegten Projektes für eine ungefähr 30 km lange schmalspurige Waldbahn mit Lokomotivbetrieb von Dolina über Rachin nach Turza wielka die Vornahme der politischen Begehung für den 18. bis 23. November anberaumt. [E.-M.Z. 49.871.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Direktionsbezirk Wien: Eröffnung der Personenhaltestelle Grafenberg für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Am 15. November wurde die zwischen der Haltestelle Straning und der Station Eggenburg in km 75·18 der Linie Wien K.F.J.B.—Eger gelegene Personenhaltestelle Grafenberg für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Die Fahrkartenausgabe erfolgt in dieser Haltestelle durch den Wächter. Reisegepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

— (Staatsbahn-Direktion Olmütz: Eröffnung der Ladestelle Kohlbach für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen.) Am 15. November wurde die in km 4·9 der Linie Jägerndorf—Ziegenhals gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Kohlbach für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Ueberetscherbahn. Kleinbahn Kaltern - Mendel (Mendelbahn). (Einstellung des Betriebes auf der Mendelbahn). Mit 15. November wurde der Betrieb auf der Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelbahn) für die diesjährige Saison geschlossen, und findet demnach am 16. November auf dieser Kleinbahn kein Zugsverkehr mehr statt.

Brüxer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft. (Bestätigung eines Stellvertreters des Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Bestellung des Max Korn zum Stellvertreter des verantwortlichen Betriebsleiters der Brüxer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft genehmigend zur Kenntnis genommen.

Ausland.

Bayern. (Beförderung von frostempfindlichen Frachtstückgütern in erwärmten Güterwagen.) Gleichwie in den Vorjahren wird auch heuer ab 23., bezw. ab 24. November bis voraussichtlich Ende Februar 1904 wöchentlich zweimal je ein geheizter Güterwagen in den Strecken München—Aschaffenburg, Passau—Würzburg, sowie Hof—Würzburg und zurück in der Weise verkehren, dass die zwischen Würzburg—Passau und Würzburg—Hof verkehrenden Heizwagen in Würzburg jederzeit Anschluss an den München-Aschaffenburger Wagen finden. Zugelassen zur Beförderung in diesen Wagen sind folgende Güter: Eier, Obst, Gemüse, Kartoffeln, Sämereien und Blumen, dann Hefe, Bier, Wein, Schaumwein, Liköre und Mineralwasser, soweit diese Güter im internen bayerischen Verkehre zur Aufgabe kommen. Die Beförderung im Heizwagen muss im Frachtbriefe ausdrücklich beantragt werden. Bei Gütern nach und von Seitenlinien der Heizwagenkurse muss stets die Strecke bezeichnet werden, für die die Beförderung im Heizwagen gewünscht wird. Den Anträgen auf Beförderung im Heizwagen wird stattgegeben, insoweit der Platz in demselben ausreicht. Muss infolge Platzmangels in den Heizwagen die Beförderung in ungeheizten Wagen stattfinden, so wird für hierdurch etwa entstehende Frostschäden kein Ersatz geleistet. Ebenso wird für Frostschäden, die trotz gänzlicher oder teilweiser Beförderung im Heizwagen oder für Schäden, die etwa durch zu starke Erwärmung der Wagen entstehen, nicht gehaftet. Zur Deckung der für die Heizung erwachsenden Kosten wird für die Strecken, in denen die Beförderung wirklich im Heizwagen erfolgt, ein Zuschlag von 40 Prozent der allgemeinen, bezw. der für bestimmte Artikel bestehenden Spezial-Stückgutsätze erhoben.

Schiffahrt.

Einschränkung der Schiffahrt im Donaustrome bei Wien nächst der Nordwestbahnbrücke. Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat unterm 9. November 1903 anlässlich der Untersuchung und Beseitigung eines grösseren Schiffahrtshindernisses mittels Greifbaggers für die Zeit vom 16. November 1903 bis auf weiteres nachstehende Verfügungen getroffen:

Die Durchfahrt durch die zweite Brückenöffnung der Nordwestbahnbrücke vom rechten Ufer aus wird sowohl für die Stau- als für die Bergfahrt untersagt und hat die Durchfahrt durch die erste Brückenöffnung vom rechten Ufer stattzufinden; infolgedessen werden auch zeitweilig die Durchfahrtssignale an der Brücke von der zweiten auf die erste Oeffnung verlegt.

Behufs Freihaltung der ganzen verfügbaren Fahrwasserbreite am rechten Ufer ist das Landen und Verheften von Fahrzeugen in km 3 bis km 4, und zwar 200 m ober- bis 300 m unterhalb der Brücke untersagt.

Mit Rücksicht auf die beschränkte Fahrwasserbreite ist das Kreuzen grösserer Wasserfahrzeuge in der ersten Brückenöffnung, sowie die Durchfahrt mit gekuppelten grösseren Fahrzeugen nach Tunlichkeit zu vermeiden. Die Schiffahrt in km 3 bis km 4 wird für die Zeit der jeweilig einige Stunden in Anspruch nehmenden Umstellung des Baggers, welche möglichst beschleunigt und zu einer die Schiffahrt möglichst wenig beeinträchtigenden Zeit vorgenommen werden wird, gänzlich eingestellt. Die jeweilige Einstellung der Schiffahrt wird durch Fahnenwachen in der Kuchelau und bei der Kaiser Franz Josefs-Brücke bekanntgegeben werden.

Die Einstellung der vorstehenden Einschränkungen wird verlautbart und werden gleichzeitig die Durchfahrtssignale von der ersten zur zweiten Brückenöffnung zurückverlegt werden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Oktober 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	499·87	2535·68	2132·35	903·20
Roggen	1211·28	1212·78	811·65	1612·41
Gerste	252·87	613·07	671·37	194·57
Hafer	212·17	1165·86	764·27	613·76
Mais	1589·93	654·96	786·77	1458·12
Mehl	872·95	1916·70	1372·15	1417·50
Wein	5609·05	118·98	546·45	5181·58
Verschiedene	1479·47	2000·62	1799·09	1681·00
Zusammen	11727·59	10218·65	8884·10	13062·14
Versicherungswert K	441.100	99.600	75.400	465.300

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	19	1	2	18
Versicherungswert K	91.590	4.500	12.000	84.090
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswert K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen I zum Tarife, Teil II, und zum Anhange desselben.

Mit 1. Jänner 1904 tritt ein Nachtrag I zum Tarife, Teil II, und ein Nachtrag I zum Anhange dieses Tarifes, Teil II, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband in Kraft.

Der erstbezeichnete Nachtrag enthält eine Ergänzung der besonderen Tarifbestimmungen.

Mit dem Nachtrage zum Anhange wird die Gültigkeit dieses Anhanges bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904, erstreckt. Ausserdem werden mit letzterem Nachtrage diverse Anhangspositionen geändert, bezw. ergänzt, sowie neue Anhangspositionen aktiviert.

Exemplare der zur Einführung gelangenden Nachträge werden bei den Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen, sowie durch die Stationen erhältlich sein, und zwar der Nachtrag zum Tarife zum Preise von 4 Heller, der Nachtrag zum Anhange zum Preise von 10 Heller für das Stück.

Wien, am 16. November 1903. [1102]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Bahnverwaltungen.

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen V zu den Tarifheften 3 und 4 und von Nachträgen I zu den Anhängen dieser Tarifhefte.

Mit 1. Jänner 1904 tritt

a) und b) je ein Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 3 und 4, sowie

c) und d) je ein Nachtrag I zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 3, bezw. Heft 4,

des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes in Kraft.

Die unter a) und b) bezeichneten Tarifnachträge enthalten Ergänzungen der allgemeinen Tarifbestimmungen.

Mit den unter c) und d) genannten Nachträgen wird die Gültigkeit der bezüglichen Anhänge bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, erstreckt.

Ausserdem werden mit letzteren Nachträgen diverse Anhangspositionen geändert, bezw. ergänzt, sowie neue Anhangspositionen aktiviert.

Exemplare der zur Einführung gelangenden Nachträge werden bei den Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen, sowie durch deren Stationen erhältlich sein, und zwar die Nachträge bezeichnet

unter a) zum Preise von 4 Heller für das Stück
„ b) „ „ „ 4 „ „ „ „
„ c) „ „ „ 20 „ „ „ „
„ d) „ „ „ 15 „ „ „ „

Wien, am 16. November 1903. [1103]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Bahnverwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Jänner 1904 tritt ein Nachtrag IV zu dem für den direkten Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Eger, Passau, Salzburg und Simbach anderseits vorgesehenen, ab 1. Februar 1898 gültigen Tarife, Teil II, für den Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Grenzverkehr in Kraft, welcher eine Ergänzung der besonderen Tarifbestimmungen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können durch die vorgenannten Stationen und die beteiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 4 Heller oder Pfennig für das Stück bezogen werden.

Wien, am 16. November 1903. [1104]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Frachtberechnung für Sendungen an die Glasfabrik in Brockwitz bei Sörnewitz-Meissen.

Die im Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900, nach Meissen (Zweiggeleise Neusörnewitz) bestehenden, im Rückvergütungswege anzuwendenden ermässigten Frachtsätze, werden unter Einhaltung der daselbst enthaltenen Bestimmungen ab 1. Dezember 1903 auch für die an die Glasfabrik (Aktiengesellschaft) in Brockwitz bei Sörnewitz-Meissen zu befördernden Kohlensendungen gewährt, da diese Fabrik an das Zweiggeleise in Neusörnewitz angeschlossen worden ist.

Wien, am 14. November 1903. [1105]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 4, vom 1. Oktober 1899.

Ermässigte Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken).

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, gelangen die im zweiten Anhange des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes enthaltenen ermässigten Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit der Massgabe zur Anwendung, dass das zum erwähnten Anhange gehörige Berichtigungsblatt — laut welchem die ermässigten Frachtsätze um Mk. 0·06 pro 100 kg zu erhöhen sind — unberücksichtigt bleibt.

Wien, am 15. November 1903. [1106]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aenderung von Fahrpreisen für Arbeiterkarten.

Mit 1. Dezember 1903 gelangen an Stelle der im Tarife für den nachbarlichen Personenverkehr zwischen den k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits enthaltenen Fahrpreise für Arbeiter herabgesetzte Fahrpreise zur Einführung.

Wien, am 10. November 1903. [1107]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen direkte Fahrpreise IV./III. Klasse für Personenzüge von Hamburg B (Lippelstrasse) und H (Hannoverscher Bahnhof) über Berlin—Oderberg nach Krakau und Wien Nordbahnhof zur Einführung. Die betreffenden Fahrkarten berechtigen auf der deutschen Strecke zur Fahrt in der IV. Wagenklasse, auf der österreichischen Strecke zur Benützung der III. Wagenklasse. Der Preis dieser Fahrkarten beträgt nach

a) Krakau . . . . Mk. 19·40
b) Wien Nordbahnhof . . . „ 22·60

Freigepäck wird auf diese Fahrkarten nicht gewährt.

Wien, am 13. November 1903. [1108]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aenderung von Arbeiter-Fahrpreisen.

Mit 1. Dezember 1903 gelangen an Stelle der bisherigen Preise für Arbeiterkarten im Verkehre zwischen den Stationen Laibach, Triest, Fiume und Cormons einerseits und den Stationen Innsbruck und Kufstein anderseits über Marburg—Franzensfeste die nachstehenden Preise zur Einführung:

Von und nach	Innsbruck	Kufstein
	Kronen*)	
Laibach	7·15	8·95
Triest	9·75	11·55
Fiume	9·75	11·55
Cormons	10·65	12·45
Marhof	9·35	11·15

*) Fahrkarten steuerfrei laut § 9 c des Fahrkartensteuergesetzes.

Insoweit diese Arbeiterfahrpreise auf Zwischenrelationen zurückwirken, finden dieselben auch für Zwischenrelationen Anwendung.

Wien, am 12. November 1903. [1109]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. Jänner 1904 treten im obgenannten Güterverkehre zum Tarifhefte 1 der Nachtrag III und zum Tarifhefte 2 der Nachtrag V in Kraft. Sie enthalten neue, zumeist erhöhte Frachtsätze für Jutegarn und Jutegewebe und sind bei den beteiligten Stationen käuflich zu erlangen. Die in beiden Tarifheften seither für Jagstfeld, Mühlacker und Pfullendorf W.-B. transit vorgesehenen, für Sendungen nach badischen und über Baden hinaus gelegenen Stationen anwendbaren Frachtsätze werden vom 1. Jänner 1904 ab ohne Ersatz aufgehoben, für etwaige von diesem Zeitpunkte an zur Beförderung kommende Sendungen werden bei Jagstfeld die erhöhten Ausnahmefrachtsätze für den Ortsverkehr, bei Mühlacker und Pfullendorf die Frachtsätze der Klasse B angewendet.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aufnahme der Artikel „Braunkohlen- und Steinkohlenbriketts“ in die Klasse 1 und Einbeziehung neuer Stationen.) Mit sofortiger Gültigkeit werden Braunkohlen- und Steinkohlenbriketts in die Klasse 1 aufgenommen. Gleichzeitig werden die Stationen Beutersitz, Dobrilugk-Kirchhain, Mückenberg und Ruhland des Direktionsbezirkes Halle a. S., Landau Hauptbhf. der Pfälzischen Eisenbahn und Römerkeller der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn in den Verband einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion Altona.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen etc.) Am 31. Dezember 1903 werden die im Tarife für den obgenannten Güterverkehr, Heft 2, Ausnahmetarif 21 A unter II aufgeführten Ausnahmefrachtsätze für Jutesäcke von Meissen-Triebischthal und Triebes nach bayerischen Stationen aufgehoben. Sendungen dieser Art sind daher vom 1. Jänner 1904 an nach der Allgemeinen Wagenladungsklasse abzufertigen. Für den Umschlag in Passau und Regensburg werden die gegenwärtig geltenden Frachtsätze für Passau tr. und Regensburg, die Sätze für Regensburg mit einem Zuschlage von Mk. 0·03 Landegebühr für 100 kg, vom 1. Jänner 1904 an in den Tarif für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr übernommen werden.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einbeziehung neuer Stationen und Einführung ermässigter Frachtsätze.) Die an der Neubaustrecke Morbach—Hermeskeil des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken gelegenen Stationen Dhronecken, Hoxel, Pölert und Thalfang werden mit sofortiger Gültigkeit in das Tarifheft 7 des Verbandsgütertarifes einbezogen; ausserdem werden für die Stationen der Strecke Morbach—Kirchberg (Hunsrück) teilweise ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft über die Abfertigungsbefugnisse der Stationen und die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Frachtsätze erteilen die Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen diverse Altmaterialien im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe, darunter altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Reifen, Bruchmetalle u. dgl.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe bestimmten Quantitäten und Gattungen sind aus den bezüglichen Materialausweisen zu entnehmen, welche ebenso wie die Offertformulare und die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion (Abteilung für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst) behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Diese Altmaterialien sind vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere Reklamationen wegen deren Qualität nicht berücksichtigt werden.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare ausschliesslich benützt werden müssen, sind am Kuvert als solche zu bezeichnen, mit einem 1 Krone-Stempel zu versehen und samt den gefertigten und gestempelten Bedingnissen bis längstens **30. November 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen. Zu offerieren ist in Kronen. Die Offerenten bleiben mit dem Anbote durch sechs Wochen vom Schlusstermine der Offerteinreichung im Worte.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Wage am Lagerplatze und sind auch die Preisanbote franko derselben zu stellen.

Als Vadium sind 10 Prozent des Gesamtanbotes in barem bei der h. o. Direktionskassa zu deponieren.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen Quantums oder nur eines Teiles anzunehmen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der Offerte findet am 1. Dezember 1903, um 10 Uhr vormittags, statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Lemberg, am 15. November 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Liste von Spediteuren.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion beabsichtigt nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernde Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Offertkonkurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech, auch Blechabfälle, bis 5 mm Stärke	20.000
2	Alte Siederohre	15.000
3	Altes Plattenblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	8.656
4	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	20.000
5	Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken, und zwar 8 Herzstücke	2.408
6	Altes Gusseisen (alte Bremsklötze)	40.000
7	Altes Gusseisen, verbrannt	5.000
8	Pauscheisen, unverbrannt	40.000
9	Pauscheisen, verbrannt	5.000
10	Zerreneisen	15.000
11	Alte Stahlradreifen mit Nut, Tiegelflussstahl	17.806
12	„ „ „ „ Martinstahl	2.007
13	„ „ ohne „ „	2.202
14	Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	3.134
15	„ „ „ gusseiserner „	1.640
16	Schmiedeisen und Stahldrehspäne	50.000
17	Alter Blattfederstahl	1.500
18	Alter Volutfederstahl	3.000
19	Gewöhnliches Bruchkupfer	1.000
20	Gewöhnliches Bruchmessing	900
21	Bruchmetall (Rotguss ohne Einguss)	2.580
22	Altes Packfong	25
23	Metallspäne von Rotguss	315
24	Altes Bruchzink, Zinkblech und Zinkblechabfälle	700
25	Alte Oelfässer bis 2 hl, mit einem Boden	50

Die diesbezüglichen Angebote sind unter Benützung des vorgeschriebenen Offertformulares, mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, unter Anschluss eines unterschriftlich anerkannten, ebenfalls gestempelten Exemplares der Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen, unterschrieben, mit einer das Offert als solches kennzeichnenden Ueberschrift versehen, versiegelt und frankiert, bis zum **30. November 1903, 12 Uhr mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion einzureichen.

Um 10 Uhr vormittags erfolgt am nächsten Tage die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Offerenten zugegen sein können.

Vor Ueberreichung des Offertes ist bei der Kassa der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion ein Vadium von 10 Prozent der Kaufsumme in barem oder in Wertpapieren zu erlegen.

In dem Offerte ist die Nummer des Erlagscheines anzugeben.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder nur auf einen beliebigen Teil desselben erstrecken und sind die Preise pro je 100 kg loko Wage ab Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Die bezüglichen Offertformulare, sowie die Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion erhältlich. Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerierten Menge oder nur auf Teilquantitäten zu berücksichtigen oder auch ganz abzulehnen.

Stanislau, im November 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Offert-Ausschreibung.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion beabsichtigt den Verkauf folgender disponibler, teilweise noch vollkommen erhaltener und wiederverwendbarer maschineller Einrichtung im öffentlichen Offertwege:

1. Eine komplette Turbinenanlage (Hentschel-Jonval) für eine effektive Leistung von 7 HP, in Verbindung mit einer Wasserpumpe für eine Leistung von 250 l/Min. auf 90 m Druckhöhe;
2. eine kleine stehende Einzylinderdampfmaschine von 6 HP Leistung mit zugehöriger Gleichstrom-Dynamomaschine von 65 Volt;
3. drei Dynamomaschinen samt Reserveanker, und zwar zwei Stück zu je 300 Volt und 10 Ampere und ein Stück zu 100 Volt und 125 Ampere;
4. drei Dampfkessel, Dupuiskessel, à 42·4 m² Heizfläche, 7 Atm. Betriebsspannung.

Die ad 1. genannte Turbinenanlage ist im zerlegten Zustande in Salzburg im k. k. Materialmagazine, die Pumpe in Pians im Wasserstationsgebäude, die Dampfmaschine in Bregenz bei der k. k. Schiffahrts-Inspektion, die übrigen Einrichtungsstücke sind in Feldkirch bei der k. k. Heizhausleitung zu besehen und erteilen diese Dienststellen weitere Auskünfte.

Genaue Beschreibungen, sowie die Bestimmungen für die Offerteinreichung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck, Abteilung 4, erhältlich.

Die vorschriftsmässig gestempelten, mit der Aufschrift: „Ankaufsangebot für maschinelle Einrichtung“ versehenen Offerte sind bis **26. November 1903, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck einzureichen.

Die kommissionelle öffentliche Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags bei der Abteilung 4 der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion statt.

Es steht den Anbotstellern frei, auch nur auf einzelne Teile der Ausschreibung ihr Angebot zu stellen.

Innsbruck, im Oktober 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- **und Liquidierungskosten** vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und **dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2514	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Magnesitziegel (Magnesitsteine)**	**Wartberg-Mürzthal**	**Bregenz transit**	**Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. XXX) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	Centimes 156		**Im Kartierungswege**		**Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit und St. Margrethen transit finden Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, ferner auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs (Rheintal) oder St. Margrethen adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit oder St. Margrethen transit zu lauten**
					Buchs (Rheintal) transit					153				
					St. Margrethen transit					156				
					Romanshorn					174				
2515	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Eier (Geflügeleier)**	**Marburg Hauptbhf.**	**Olten**	**Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. VIII) vom 1. Jänner 1900**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	Centimes ad a) 596 b) 538		**Im Kartierungswege**		
				Pöltschach						a) 609 b) 550				
				Rann						a) 628 b) 568				

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2516	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	der Serie 7 des Ausnahmetarifes Nr. XI des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Hirt		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes		Im Kartierungswege		
					Bregenz transit					174				
					Buchs (Rheintal) transit					172				
					St. Margrethen transit					176				
					Basel (S.B.B. und Bad. B.)					273				
					Basel-St. Johann					273				
					Constanz (S.B.B. und Bad. B.)					207				
					Romanshorn					194				
					St. Gallen					208				
					Winterthur					244				
				oder umgekehrt										
2517	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	der Serie 4 des Ausnahmetarifes XV (Holzstoff) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Stainach-Irdning		Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes pro 100 kg		Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze für Basel finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche zum Eingang in die Schweiz verzollt werden und nicht nach dem deutschen Zollgebiete weitergehen
					Bregenz transit					129				
					Buchs (Rheintal) transit					127				
					St. Margrethen transit					131				
					Basel-St. Johann					228 *)				
					Basel S.B.B. und Bad. Bahn					228 *)				
					Bern					328				
2518	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	der Serie 1 des Ausnahmetarifes Nr. I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Schärding		Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes		Im Kartierungswege		
					Bregenz transit					481				
					Buchs (Rheintal) transit					481				
					Lindau transit					481				
					St. Margrethen transit					489				
					Romanshorn					526				
					Zürich Hauptbahnhof					706				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2519	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**1. der Serie 4 des Ausnahmetarifes Nr. XV (Holzstoff) 2. des Ausnahmetarifes Nr. XXI (Papier) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**Siehe untenstehende Tabelle**		**Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Siehe untenstehende Tabelle**		**Im Kartierungswege**		

1. Ausnahmetarif Nr. XV (Holzstoff), Serie 4

Von Ternitz nach	Centimes für 100 kg
Bregenz transit *)	207
Buchs (Rheintal) transit *)	203
St. Margrethen transit *)	207
Aarau	328
Basel (S.B.B. und Bad. B.)	306
Basel-St. Johann	306
Fribourg	436
Genève (Genf)	541
Lenzburg	326
Lenzburg-Stadt	326
Netstall	267
Olten	342
Romanshorn	227
St. Gallen	244
Schaffhausen (S.B.B. und Bad. B.)	265
Schönenwerd	333
Utsenstorf	385
Winkeln	251
Zürich Hauptbahnhof	304

2. Ausnahmetarif Nr. XXI (Papier)

Nach	Von Ternitz, Serie 1, 5000 kg	Ternitz, Serie 1, 10.000 kg	Ternitz, Serie 2, 5000 kg	Ternitz, Serie 2, 10.000 kg	Vöcklabruck, Serie 1, 5000 kg	Vöcklabruck, Serie 1, 10.000 kg	Vöcklabruck, Serie 2, 5000 kg	Vöcklabruck, Serie 2, 10.000 kg
	Wagenladungen von — Centimes für 100 kg							
Bregenz transit *)	396	227	396	227	260	149	260	149
Buchs (Rheintal) transit *)	388	222	388	222	260	144	260	144
Lindau transit *)	—	—	—	—	260	149	260	149
St. Margrethen transit *)	396	229	396	229	265	151	265	151
Basel (S.B.B. und Bad. B.)	536	325	536	325	376	247	376	247
Basel-St. Johann	536	325	536	325	376	247	376	247
Bern	682	467	644	424	523	389	485	346
Reinach Menziken	600	391	570	367	441	313	417	289
Romanshorn	426	247	426	247	290	169	290	169
Schaffhausen (S.B.B. und Bad. B.)	477	284	477	284	318	206	318	206
Winterthur	513	325	489	303	371	247	355	225
Zürich Hauptbahnhof	545	352	511	324	393	274	374	246

*) Diese Frachtsätze finden Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, ferner auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz **transit**, Buchs (Rheintal) **transit**, Lindau **transit** oder St. Margrethen **transit** zu lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2520	k. k. österr. Staatsbahnen		des Ausnahmetarifes Nr. III des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Schaffhausen	Hard-Fussach oder umgekehrt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 98 Centimes ad b) 86 Centimes		Im Kartierungswege		
			Nr. XIII des Ausnahmetarifes des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Schaffhausen	Hard-Fussach oder umgekehrt					ad a) 126 Centimes ad b) 104 Centimes				
2521	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Cartonpapier	Graz, Gratwein, Salloch	sämtlichen Tarifstationen	Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. XXI) vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die für Papier der Serie 1 bestehenden Frachtsätze gelten auch für Cartonpapier		Im Kartierungswege		
2522	k. k. österr. Staatsbahnen		Knochenmehl	Rankweil	Chur	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Ctms. 47		Im Kartierungswege		
					Dielsdorf					78				
					Emmenmatt					122				
					Fribourg					153				
					Uetikon					70				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2523	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Steinmetzwaren (ausschliesslich Bildhauerarbeiten)	Nabresina	Bregenz transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Ctms. 253		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs (Rheintal) oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs (Rheintal) oder St. Margrethen adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit oder St. Margrethen transit zu lauten
					Buchs (Rheintal) transit					253				
					St. Margrethen					265				
2524	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Zwischen Sagrado und	Eilgut	Stückgutklasse 1	Ausnahmetarif Nr. XIII 5 t	Ausnahmetarif Nr. XIII 10 t
	Centimes für 100 kg			
Zürich (Hauptbahnhof)	1925	832	558	468

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2525	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz der Serie II laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Radmer	Bregenz transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif, Teil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 142		Im Kartierungswege		Die Station Radmer rangiert in die Reexpeditionsgruppe O
					Buchs (Rheintal) transit					140				
					Lindau transit					142				
					St. Margrethen transit					144				
				Redl-Zipf	Bregenz transit					132				" " Redl-Zipf " " " " L
					Buchs (Rheintal) transit					131				
					Lindau transit					132				
					St. Margrethen transit					136				
2526	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eier (Geflügeleier)	Péc	Bregenz transit*)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. VIII) vom 1. Oktober 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes ad a) 525 b) 496		Im Kartierungswege		
					Buchs (Rheintal) transit*) und Feldkirch transit*)					a) 525 b) 488				
					St. Margrethen transit*)					a) 532 b) 498				
					Basel (S.B.B. und Bad. B.)					a) 712 b) 654				
					Basel-St. Johann					a) 712 b) 654				
					Bern					a) 844 b) 778				
					Biel (Bienne)					a) 834 b) 768				
					Frauenfeld					a) 630 b) 587				
					Konstanz (S.B.B. und Bad. B.)					a) 580 b) 539				
					Langenthal					a) 781 b) 719				
					Luzern					a) 724 b) 668				
					Olten					a) 754 b) 694				
					Romanshorn					a) 563 b) 526				
					Rorschach					a) 558 b) 522				
					St. Gallen					a) 582 b) 547				
					Schaffhausen (S.B.B. und Bad. B.)					a) 634 b) 583				
					Singen (S.B.B. und Bad. B.)					a) 618 b) 570				
					Wädenswil					a) 652 b) 605				
					Weinfelden					a) 602 b) 562				
					Winterthur					a) 650 b) 604				
					Zürich Hauptbhf.					a) 682 b) 632				
					Zürich-Tiefenbrunnen					a) 680 b) 631				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2527	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Pflastersteine, auch Bordsteine und Saumsteine	Dornbirn, Schwarzach Hohenems bezw. umgekehrt	Arbon	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. XXVII) vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 31 35		Im Kartierungswege		
2528	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgut, insofern die direkte Abfertigung auf Grund der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife zulässig ist	Arad-Poltura bezw. umgekehrt	allen in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifen aufgenommenen Stationen	a) Nur für Sendungen, welche von der Firma „Brüder Neumann in Arad" zur Aufgabe oder an dieselbe zur Abgabe gelangen. b) Bei Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1902, Tarif-Teil III, Heft 2, vom 20. August 1902, und Tarif-Teil V, 2. Heft, vom 1. Mai 1890, sowie Anhang hierzu vom 1. Oktober 1902 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes		Die in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifen für den Verkehr mit der Station Arad vorgesehenen Frachtsätze		Im Kartierungswege		Arad-Poltura rangiert in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Arad

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2529	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kleie	Debreczen	sämtlichen Tarifstationen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 20. August 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 88 Centimes an die bestehenden bezüglichen Frachtsätze für Budapest		Im Kartierungswege		
				Nagyvárad						97 Centimes				
				Szeged						77 Centimes				
				Siehe weiters untenstehende Tabelle						Siehe untenstehende Tabelle				

Nach	Von Barcs	Eszék (Osiek)	Szolnok-teher p. u.
	Centimes für 100 kg		
Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit	310	364	372
Lindau transit	—	—	372
St. Margrethen transit	315	369	375
Basel (S.B.B. u. Bad. B.), Basel-St. Johann	380	434	423
Konstanz (S.B.B. u. Bad. B.)	343	397	395
Romanshorn	328	382	390
Rorschach	332	386	392
Schaffhausen (S.B.B. u. Bad. B.)	354	408	398
Singen (S.B.B. u. Bad. B.)	351	405	392

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2530	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Heu und Stroh, auch Moorhirsestroh	Békés-Csaba	Bregenz transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. XX, Serie 1), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 310		Im Kartierungswege		
					Buchs (Rheintal) transit					305				
					Feldkirch transit					305				
					Lindau transit					310				
					St. Margrethen transit					312				
				Csantavér	Bregenz transit					307				
					Buchs (Rheintal) transit					302				
					Feldkirch transit					302				
					Lindau transit					307				
					St. Margrethen transit					309				
				Gáttája	Bregenz transit					354				
					Buchs (Rheintal) transit					349				
					Feldkirch transit					349				
					Lindau transit					354				
					St. Margrethen transit					356				
2531	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Güter des Ausnahmetarifes 7/b laut Güterklassifikation des Tarif-Teiles I des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Hütteldorf-Hacking	Lindau	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. März 1896	Besteht derzeit nicht	362 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller ad a)	b)	Heller ad a)	b)	Heller ad a)	b)			
2532	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Schieferthon, roh, in Säcken, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präpariert, lose oder in Säcken b) Schieferthon, roh, unverpackt	Altkladno	Bregenz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Frachtsätze ad a) gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" unter A—V des Tarif-Teiles I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. März 1896	192	—	190	—	2	—	Im Kartierungswege, bezw. nach Massgabe der in der 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" im Rückvergütungswege		
					Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)				192	—	178	—	14	—			
					St. Margrethen				200	—	194	—	6	—			
				Buschtěhrad	Bregenz				Es bestehen keine direkten Frachtsätze		190	158					
					Buchs (Rheintal)						194	158					
					Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)						178	158					
					St. Margrethen						194	166					
				Duby	Bregenz						190	158					
					Buchs (Rheintal)						192	158					
					Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)						178	158					
					St. Margrethen						194	166					
				Kladno	Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)				186	—	178	—	8	—			
					St. Margrethen				194	—	192	—	2	—			
				Střebichovic-Vinařic	Bregenz				Es bestehen keine direkten Frachtsätze		183	169					
					Buchs (Rheintal)						183	169					
					Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)						183	169					
					St. Margrethen						189	177					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2533	k. k. österr. Staatsbahnen		1. Güter der Klasse A. 2. Artikel, in den Ausnahmetarif III a, b und c des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen rangierend. 3. Garne der Pos. G—3 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Lindau (Stadt u. Rangierbhf.)	Wien Hauptzollamt	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarif-Teiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, bezw. Erfüllung der hierfür im Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, festgesetzten Bedingungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz (siehe unten)		Im Kartierungswege		Bei Anwendung nebenstehender Frachtsätze ist ausser dem Zusammenladen mit niedriger tarifierenden Artikeln auch die Zuladung sperriger Güter gestattet, ohne dass letzterenfalls die im Tarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen in der Abteilung B, „Tarifarische Bestimmungen" unter A, III, g, 2. Alinea, vorgesehene Frachtberechnung nach Normalklasse I Platz greift
				oder umgekehrt										
2534	k. k. österr. Staatsbahnen		Petroleum	Bregenz	Buchs	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen*)	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Heller 46	Heller 13	Heller 33	Im Kartierungswege		*) Nur gültig für jene Petroleumtransporte ab Triest, welche in Reservoirs zu Bregenz eingelagert und von da in vollen Wagenladungen à 10 Tonnen via Buchs, bezw. St. Margrethen nach der Schweiz weiterbefördert werden
				Bregenz	St. Margrethen				19	5	14			

Zugestandener Frachtsatz zu Nr. 2533 (Heller pro 100 kg):

von	ad 1: Klasse A	ad 2: Ausn.-T. III a	ad 2: Ausn.-T. III b	ad 2: Ausn.-T. III c	ad 3: Garne
Bludenz	380	543	500	351	328
Bregenz	405	572	513	373	328
Dornbirn	397	567	513	366	328
Feldkirch	389	555	511	359	328
Lindau (Stadt u. Rangierbhf.)	405	572	513	373	328

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2535	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Salzsäure, Salpetersäure (Scheidewasser), Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Oleum, Vitriolöl) und für aus diesen Säuregattungen gebildete, gemischte Wagenladungen	Kasnian	Bludenz Buchs Schaan-Vaduz Strassenhaus	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Teil II, Heft 1, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes, vom 1. März 1896	Verschieden	Heller 222	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Bregenz Hard-Fussach Lauterach Lindau (Stadt u. Rangierbhf.) Lochau Schwarzach					194				
					Dornbirn Lustenau St. Margrethen					200				
					Feldkirch Rankweil					211				
					Frastanz Nendeln Nenzing					217				
					Götzis Hohenems					206				
2536	k. k. österr. Staatsbahnen		Briefpapier und Briefcouverts in einfachen, auch farbig bedruckten Couverts oder Cartons aus Papier oder Pappe	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	Bregenz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Tarif des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes, Teil II, Heft 1		Heller ad a) 398 b) 367		Im Kartierungswege		Das Zusammenladen mit anderen gleich oder niedriger tarifierenden Gütern ist nach Massgabe der Bestimmungen zum Ausnahmetarife III des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen gestattet
					Buchs (Rheintal)					a) 390 b) 360				
					Feldkirch					a) 382 b) 353				
					Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)					a) 398 b) 367				
				Wien-Hauptzollamt	Bregenz					a) 405 b) 373				
					Feldkirch					a) 389 b) 359				
					Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)					a) 405 b) 373				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2537	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G—3 a laut Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Bludenz	Grulich	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des Tarif-Teiles I	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarife des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller 506	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Reichenberg A.T.E. und S.N.D.V.B.					469				
					Turnau B.N.B.					432				
					Zwickau i. B.					476				
				Bregenz, Feldkirch, Lindau (Stadt und Rangierbahnhof), Rankweil	Böhm.-Leipa A.T.E. und B.N.B.					419				
					Braunau St.E.G.					483				
					Grulich					480				
					Lieben Oe.N.W.B.					334				
					Lieben St.E.G.					332				
					Nachod					447				
					Neustadt a. d. M.					447				
					Olmütz K.F.N.B. und St.E.G.					474				
					Reichenberg A.T.E. und S.N.D.V.B.					443				
					Schönlinde					449				
					Turnau B.N.B.					406				
					Wildenschwert Oe.N.W.B. und St.E.G.					437				
					Zwickau i. B.					450				
					Zwittau St.E.G.					454				
2538	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schleifholz (Prügel- und Rundholz) bis zu 2·5 m Länge und 20 cm Durchmesser am dünnen Ende	Hatna	Aschaffenburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	vom 20. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1902	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	283 Pfennig		Im Kartierungswege		Die Publikation in Nr. 115 dieses Blattes vom 6. Oktober 1903 unter fortlaufender Nummer 2128 wird hierdurch gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2539	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**Getreide etc. laut Nomenklatur der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife**	**Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, bezw. der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft laut den in der 8. Rubrik angeführten Tarifen**	**Karlsruhe Hafen**	**Erfüllung der Bedingungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Ausnahmetarif Nr. II (Verkehr mit Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft), Ausnahmetarif Nr. II (Verkehr mit Stationen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft) für die Beförderung von Getreide etc. im kombinierten Schiffs- und Bahnverkehre vom 1. April 1898**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Es gelten die gleichen Frachtsätze wie für Karlsruhe Westbahnhof**		**Im Kartierungswege**		
2540	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**Kohlen und Koks** laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	den österreichischen Stationen der **Schnitt-Tariftabelle I,** Abteilung A, des in der **8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**Biberach-Zell**	**Erfüllung der Bedingungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil V, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1901**	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	**Anstoss von 1 Mark für 10.000 kg an die für Hornberg bestehenden Frachtsätze**		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2541	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Federn aller Art (Bettfedern) und Federbetten	Dotzheim	den im Ausnahmetarif Nr. 7 des in der 8. Rubrik angeführten Tarifes genannten deutschen Stationen	Abteilung I: Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief „ II: „ „ „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „ „	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 6, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die Frachtsätze sind zu bilden: in Abteilung I durch Anstoss von 0·24 Mark pro 100 kg „ „ II „ „ „ 0·22 „ „ 100 „ an die für Frankfurt a. M. Ostbahnhof bestehenden Frachtsätze		Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
				Köbánya alsó p. u. Köbánya felsö p. u.	Wiesbaden				Mark 7·18	Mark Abteilung I 6·18	Mark 1·00			
				oder umgekehrt										
2542	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Neratovic	Vaihingen a. d. Fildern	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil III, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 2·65		Im Kartierungswege		
				Schlackenwerth						2·02				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2543	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**Holz etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**Innsbruck (k.k.St.B. und S.B.)**	Neu-Isenburg	**Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil IV, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Zugestandener Frachtsatz** — **Die Frachtsätze werden durch Anstoss nachstehender Beträge an die für Hanau Ostbhf. bestehenden Frachtsätze gebildet** — **Mark für 100 kg**, **Abteilung** I: 0·06, II: 0·03, III: 0·04		Im Kartierungswege		
				allen übrigen Tarifstationen						I: 0·07, II: 0·08, III: 0·09				
2544	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Borke (Rinde) laut Abschn. II des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Unter-Drauburg	Ulm *)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark, Abteilung I: 1·66, II: 1·42		Im Kartierungswege		
				Saldenhofen						I: 1·69, II: 1·51				
				oder umgekehrt										

*) Die im Tarife, Teil IV, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903 für gewisse württembergische Stationen vorgesehenen Anstossbeträge an Ulm finden auch rücksichtlich der nebenstehenden Frachtsätze Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2545	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schieferthon, roh, auch gebrannt, geröstet, gemahlen oder präpariert, lose oder in Säcken verpackt	Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Homburg i. d. Pfalz	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 9 (Ausnahmetarif Nr. 33, Abteilung IV) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es besteht kein direkter Frachtsatz	1·53 Mark		Im Kartierungswege		
2546	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Spezialtarifes III	Altkladno	sämtlichen deutschen Tarifstationen oder umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarife, Teil II, Heft 7, 8 und 9 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die für Kladno vorgesehenen Frachtsätze des Spezialtarifes III, erhöht um 0·03 Mark für 100 kg		Im Kartierungswege		
2547	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Abteilung I: Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt, verzinnt, verkupfert, in Ringen oder Bündeln, unverpackt, auch lose mit Papier umhüllt, Abteilung II: Drahtgeflechte, verzinkte, grobe	Waldhof, Station der Eisenbahn-Direktion Mainz	Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.) Pilsen Prag (St.B. und St.E.G.) Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B.E.B. Smichow k.k.St.B. Budapest *) oder umgekehrt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarife, Teil II, Heft 6 und 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899, bezw. 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Pfennig, Abteilung I ad a) / b), II ad a) / b): Brünn: 422 / 297, 443 / 331 Pilsen: 249 / 146, 270 / 172 Prag (St.B. und St.E.G.): 294 / 191, 315 / 217 Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B.E.B., Smichow k.k.St.B.: 290 / 191, 310 / 217 Budapest *): — / —, 497 / 370		Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze für Budapest gelten für: Budapest -Angyalföld, -dunaparti teherpályaudvar, -Ferenczváros, -fővámház, -fővárosi közraktárak; Budapest -Józsefváros, -kitérő, -Lipótváros, -nyugoti pályaudvár, -déli vasut

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2548	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Wotic-Selčan	Mauer- und Dachziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale, sowie Drainröhren	Selčan	Wotic-Weselka transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	vom 20. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	18 Heller	15 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
2549	k. k. österr. Staatsbahnen	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine der Pos. 8—55 a) der Güterklassifikation	Straża	Hadikfalva	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Regulierung des Suczawaflusses verwendet werden und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	vom 10. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	27 Heller	8 Heller	19 Heller	Im Kartierungswege		
2550	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Oświęcim	Iglau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger erscheinen, zur Auflieferung gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	177 Heller	135 Heller	42 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2551	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**Brennholz, Scheit-, Kloben- und Knüppelholz der Pos. H—17/1 des Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abt. B, für den Verkehr zwischen österr. und ungar. Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburg. etc. Eisenbahnen anderseits, bis zu 2·5 m Länge**	Granica transit	Rosenheim	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. **Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr, Teil II, Heft 1	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	175 Pfennige		Im Kartierungswege		
2552	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**Böhmischen Nordbahn**	**Kohlen, mineralische**	**Seidowitz**	Münchengrätz	**Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes**	**bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902**	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**Heller pro Tonne** 640		**Im Kartierungswege**		
2553	**k. k österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Güter der Klasse: I II	Lodenic oder umgekehrt	Jelesnia	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	**Heller** 632 482		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2554	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	a) Zuckerrüben frische,	Lovčic	Chlumetz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis (ad a) 31. Dezember 1903	Lokaltarif	11 Heller	9 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
			b) Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Chlumetz	Lovčic		(ad b) 30. April 1904		10 Heller	8 Heller	2 Heller			
2555	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 b) Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 c) Malz aller Art der Pos. M—7 d) Oelkuchen und Oelkuchenmehl aus der Pos. O—6 e) Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Biała czortkowska	Gaya	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 4	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 373		Im Kartierungswege		Für Erbsen, ungeschält, aus Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, welche in einer Erbsenschälfabrik in Gaya zur Verarbeitung gebracht werden, gelangt ab den vorher genannten Stationen der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 129 vom 7. November 1903, sub fortl. Nr. 2422 publizierte Frachtnachlass von 30 h pro 100 kg unter den dortselbst weiters angegebenen Bedingungen im Rückvergütungswege in Anwendung
				Wygnanka						376				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2556	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Zinkblech aus Pos. Z—2 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Dzieditz Oświęcim	Schönau B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 298 289		Im Kartierungswege		
2557	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Güter aller Art, exkl. Kohle und Coaks	Rositz oder umgekehrt	Pardubitz (St.E.G) transit	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	16 Heller pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei in Rositz zur Aufgabe gebrachten Sendungen: Vorlage der Duplikat-Frachtbriefe, bew. der Aufgabs-Rezepisse; bei in Rositz anlangenden Sendungen: Vorlage der Original-Frachtbriefe in beiden Fällen bis längstens Ende März 1905	Diese Frachtermässigung findet nur auf solche Transporte Anwendung, welche frachtbriefmässig für die mit der S.N.D.V.B. in Geleiseverbindung stehenden Zuckerraffinerie in Rositz bestimmt sind, bezw. von derselben zur Absendung gelangen und gilt nur für die Relationen, die infolge ihrer geographischen Lage über die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. nicht bedient werden können, dann in Relationen, in welchen sich die Frachtgebühren bei Leitung über die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. höher stellen würden als über Pardubitz St.E.G. Ausgeschlossen von dieser Begünstigung ist der Verkehr mit allen Gemeinschaftsstationen zwischen St.E.G und Oe.N.W.B. (Kolin u. s. w.)

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2558	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut			Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen		Heller für 1000 kg				
				Kralup	Lieben Oe.N.W.B.					248		Im Kartierungswege		
				Miröschau	Lieben Oe.N.W.B.					650				
				Prag B.N.B.	Lieben Oe.N.W.B.					192				
				Kralup	Prag Oe.N.W.B.					250				
				Lieben Oe.N.W.B.	Prag B.N.B.					192				
				Kralup	Lieben Oe.N.W.B.				(Kartierungssatz) 248	232	16	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnamtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1905 bei der Oesterr. Nordwestbahn	Der ermässigte Frachtsatz kann nur beansprucht werden für Sendungen, welche frachtbriefmässig für ein Etablissement bestimmt sind, welches mit Lieben Oe.N.W.B. mittels Industriegeleises in direkter Schienenverbindung steht
2559	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar		Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und frachtbriefmässig an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		
					Chlumetz				615	476	139			
					Chrudim				602	476	126			
					Iglau				995	546	449			
					Prag-Hrabovka				—	546	—			
					Starkenbach-Martinitz				375	306	69			
					Tannwald-Schumburg				550	326	224			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2560	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Zucker aller Art der Pos. Z—8 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I, Abteilung B	Daudleb	a) den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnstrecken Wolframs—Wesely a. L. und Wesely a. L.—Gmünd—Budweis; b) den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, welche südlich von Budweis in Böhmen, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Kärnten gelegen sind, exkl. der Stationen Leoben, Klagenfurt, Villach und Pontafel	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im übrigen gelten für die Reexpedition die Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898, bezw. Tarife für den Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, und Anhang zu den Tarifen, Teil II, vom 1. Jänner 1902	Verschieden	Bei Einlagerung der Sendungen in das Lagerhaus der Záložní úvěrní ustav in Königgrätz und späterer Weitersendung wird die Reexpeditionsbegünstigung in der Weise gewährt, dass für die Strecken ab Daudleb bis Prag (k.k.St.B.) transit, bezw. bis Iglau transit dieselben Anteile berechnet werden, welche rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn für Zuckertransporte von Daudleb nach Stationen der vorbezeichneten Gebiete in die direkten Tarife eingerechnet werden, bezw. welche von Daudleb nach den beiden Uebergangsstationen Prag (k.k.St.B.) transit und Iglau transit in Kraft bestehen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe für den Transport von Daudleb nach Königgrätz und der korrespondierenden Aufgabsrezepisse, bezw. Duplikat-Frachtbriefe für den Weitertransport ab Königgrätz bis längstens Ende Februar 1905	Für die zur Reexpedition gelangenden Transporte wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Heller pro 100 kg berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2561	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Sternberg K.F.N.B. und k.k.St.B.	Rochlitz der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	178 Heller		Im Kartierungswege		
2562	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Sziszek	Hainburg	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Direkter Frachtsatz besteht nicht	834 Heller		Im Kartierungswege		
2563	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, gebrannt oder geröstet, gemahlen oder präpariert, lose oder in Säcken	I. Blosdorf k.k.St.B. II. Gross-Opatowitz k.k.St.B.	Bodenbach B.N.B. und St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller I. 100, II. 113		Im Kartierungswege		
					Marchegg K.F.N.B.					I. 97, II. 86				
					Marchegg St.E.G.					I. 97, II. —				
					Mittelwalde Oe.N.W.B.					I. 56, II. 69				
					Tetschen Oe.N.W.B.					I. 100, II. 113				
			Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt		Bodenbach B.N.B. und St.E.G.					I. 98, II. 106				
					Marchegg K.F.N.B.					I. 73, II. 69				
					Marchegg St.E.G.					I. 73, II. —				
					Mittelwalde Oe.N.W.B.					I. 54, II. 62				
					Tetschen Oe.N.W.B.					I. 98, II. 106				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2564	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker der Tarifposition 2—8 a	Sadska	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	305 Heller	178 Heller	127 Heller	Im Kartierungswege		
2565	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk, gebrannter, und Kalksteine, rohe	Kalk-Podol und Prachowitz	Bodenbach (St.E.G.) transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	52 Pfennig		Im Kartierungswege		
2566	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische	Treffen (Unterkrainer Bahnen)	Fiume Görz Pola Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezogenen Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen. Das Aufladen, und bei Sendungen nach Triest und Pola auch das Abladen, obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 97 105 108 93 (im Verkehre mit Fiume auch inkl. ungar. Transportsteuer)		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2567	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zur Neuanlage dreier Porzellanfabriks-Oefen bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in der Station Dallwitz (B.E.B.) zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											
2568	Südbahn-Gesellschaft		Für maschinelle Einrichtungsgegenstände, welche zur Erweiterung eines Elektrizitätswerkes in Klagenfurt bestimmt sind, wird mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 ab Leobersdorf nach Klagenfurt der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes, Teil II, unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
97	Nr. 77 vom 9. Juli 1903	1638	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Drainröhren	Neubau-Kreuzstetten	verschiedenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Bierbaum, Blumau etc.)	In der Rubrik 10 (zugestandener Frachtsatz) haben für Drainröhren von Neubau-Kreuzstetten die in der bezogenen Kundmachung nachfolgend für Ziegel von Frättingsdorf enthaltenen Frachtsätze zu gelten	
					Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Frättingsdorf		In der Rubrik 10 (zugestandener Frachtsatz) haben für Ziegel von Frättingsdorf die in der bezogenen Kundmachung vorhergehend für Drainröhren von Neubau-Kreuzstetten enthaltenen Frachtsätze zu gelten	
	Nr. 130 vom 10. November 1903	2426	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer und Lokalbahnen	Salz der Pos. 5—7 a) der Güterklassifikation, sowie Viehsalz (denaturiertes Salz), zum menschlichen Genusse nicht geeignet, in Säcken verpackt	Kaczyka	Eisenau Hatna Kimpolung Pozoritta Sadowa Valeputna	In der Rubrik 7 („und gilt in der Zeit") soll in der 3. Zeile statt „längstens bis 31. Dezember 1904" stehen: **„längstens bis 31. Dezember 1903"**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 134. **Wien, 19. November 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien in Reichenberg und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Reichenberg die mit den Erlässen vom 18. Oktober 1897, Z. 15.529/I, und vom 18. August 1898, Z. 36.083/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 131 vom 13. November 1897 und Nr. 100 vom 3. September 1898), erteilte und zuletzt mit dem Erlasse vom 19. November 1902, Z. 49.313/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 140 vom 6. Dezember 1902), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Kleinbahnlinien, und zwar:

1. Vom Bahnhofe Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn die Lastenstrasse entlang nach Johannesthal, Hanichen auf den Jeschken;
2. von der Stadtgrenze Reichenberg, Franzendorf nach Rosenthal I. Teil;
3. von Rosenthal I. Teil die Kratzauerstrasse entlang nach Habendorf, Ruppersdorf und Katharinberg;
4. von Habendorf nach Paulsdorf und nach Reichenberg zurück;
5. vom Bahnhofe der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn über die Lastenstrasse nach Rosenthal II. Teil;
6. von der Lastenstrasse über Rosenthal II. Teil bis zur Station Röchlitz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn;
7. von der Giselagasse durch die Untere Wienerstrasse in die Sorge- und Mühlgasse bis zu den Fabriken der Firma Liebig & Comp.;
8. von der Gebirgsstrasse durch die Stefanstrasse und den Harzdorfer Weg nach Harzdorf, Luxdorf und Reinowitz;
9. von der Gebirgsstrasse über die Riesengebirgsstrasse und Kunnersdorf nach Reinowitz;
10. vom Rathausplatze durch die Eisengasse über den Neustädter Platz, durch die Kreuzkirchgasse und Kratzauerstrasse nach Rosental I. Teil bis zur „Altdeutschen Bierstube“

neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 3. November 1903. E.-M.-Z. 47.660/2.

Betriebsergebnisse der ungarische[n]

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September 1903	1902	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1902 im ganzen	pro Kilometer	Differenz per Kilometer in Prozenten	Durchschnittl. Betriebslä[nge] vom Anfang des Jahres bis [Ende] des Mona[ts] September 1903
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilomet[er]
I. Hauptbahnen.												
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.034·0	8.031·0	4,327.100	2,145.500	5,841.300	15,681.900	21,523.200	2.679	21,078.014	2.625	+ 2·1	8.034·0
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	186.884	190.250	381.395	1,119.119	1,500.514	2.131	1,625.066	2.308	— 7·7	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	63.966	40.954	38.175	133.468	171.643	1.432	180.141	1.502	— 4·6	119·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	179.876	259.922	229.995	895.522	1,125.517	2.941	1,160.987	3.034	— 3·1	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	8.680	51.006	7.072	76 473	83.545	1.236	83 779	1.239	— 0·2	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	42.900	25.600	20.400	79.000	99.400	1.460	103.950	1.526	— 4·3	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.376·4	9.373·4	4,809.406	2,713.232	6,518.337	17,985.482	24,503.819	2.613	24,231.937	2.585	+ 1·1	9.376·4
II. Selbständige Lokalbahnen.												
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	105.904	96.760	88.330	299.350	387.680	993	401.150	1.027	— 3·3	390·5
Belišće-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	5.072	24.029	4.919	29.217	34.136	425	26.376	328	+ 29·5	80·3
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	315.728	14 060	78.181	12.783	90.964	1.607	89.067	1.573	+ 2·2	56·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	99.662	. . . .	19.057	. . . .	19.057	2.190	18.956	2.179	+ 0·5	8·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·5	11·5	189.537	2.926	28.170	1.389	29.559	2.570	27.626	2.402	+ 7·0	11·5
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	6.702	2.897	9.460	10.478	19.938	444	15.495	345	+ 28·7	44·9
Holics-Gödinger Lokalbahn	3·4	3·4	2.294	5.374	617	4.405	5.022	1.477	4.132	2.115	— 21·6	3·4
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges.	58·0	58·0	19.539	14.263	5.202	32.103	37.305	643	38.969	672	— 4·3	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B.	84·6	84·6	4.993	3.465	4.095	12 314	16.409	194	15.218	180	+ 7·8	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.421	1.505	2.965	5.696	8.661	173	5.830	116	+ 49·1	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	56.679	30.784	55.076	96.900	151.976	599	146.048	576	+ 4·0	253·6
Szatmár-Erdöder Lokalbahn	27·7	27·7	18.961	3.613	5.054	8.058	13.112	473	9.639	348	+ 36·0	27·7
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	9.500	12.100	7.143	33.593	40.736	949	38.460	896	+ 5·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-Samoborer L.-B.	19·7	19·7	11.993	460	6.038	1.180	7.218	366	7.547	383	— 4·4	19·7
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.												
Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges.	64·3	64·3	7.666	7.282	2.742	12.620	15.362	239	17.304	269	— 11·2	64·3
Borossebes-Menyházaer Lokalb.	21·1	21·1	716	2.424	430	2.970	3.400	161	4.820	229	— 29·7	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.												
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn	27·3	27·3	17.816	1.967	7.943	4.918	12.861	471	14.208	520	— 9·4	27·3
In Verwaltung der Südbahn.												
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	12.381	15.929	12.987	38.964	51.951	422	57.763	469	— 10·0	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn	17·3	17·3	11.420	985	5.968	3.325	9.293	537	9.653	568	— 5·5	17·3
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.												
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	18.939	6.540	9.918	15.736	25.654	235	23.478	215	+ 9·3	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.												
Arvatalbahn	70·3	70·3	11.147	2.748	8.635	8.973	17.608	251	17.532	249	+ 0·8	70·3
Gölnitztal-Bahn	33·0	33·0	5.083	13.062	2.483	28.034	30.517	925	29.977	908	+ 1·9	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B.	8·6	8·6	3.243	2.751	964	1.386	2.350	273	2.811	327	— 16·5	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	6.407	1.572	2.991	2.546	5.537	436	6.094	480	— 9·2	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	1.220	852	1.082	1.020	2.102	231	1.131	124	+ 86·3	9·1
Poprádtal-Bahn	14·0	14·0	9.102	5.158	4.689	7.293	11.982	856	13.539	967	— 11·5	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.963	1.965	894	1.447	2.341	213	2.568	233	— 8·6	11·0
Szepes-Varaljaer L.-B.	9·3	9·3	2.772	4.503	2.558	3.604	6.162	663	4.904	527	+ 25·8	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn	21·3	21·3	9.299	1.954	3.938	3.310	7.248	342	5.419	254	+ 34·5	21·3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.												
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	3.968	2.068	4.807	6.025	10.832	138	12.889	151	— 8·6	78·5

Eisenbahnen im Monate September 1903.

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September — Einnahmen 1903: für Personen und Gepäck	1903: für Güter	1903: im ganzen	1903: pro Kilometer	1902: für Personen und Gepäck	1902: für Güter	1902: im ganzen	1902: pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903	1902	Benennung der Eisenbahn
Zahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
6.800	15,005 300	41,938.554	110,775.086	152,713.640	19.008	38,559.490	108,180.039	146,739.529	18.272	+ 4·0	25.344	24.363	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
0.604	1,713.862	3,104.811	9,223.963	12,328.774	17.510	3,025.853	9,125.309	12,151.162	17.258	+ 1·5	23.346	23.010	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
4 902	355.734	302.182	1,055.201	1,357.383	11.321	302.739	976.940	1,279.679	10.673	+ 6·1	15.095	14.231	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
0.629	2,132.266	1,689.506	7,396.596	9,086.102	23.742	1,721.270	7,382.320	9,103.590	23.787	— 0·2	31.656	31.716	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
8.949	423.888	54.161	662.298	716.459	10.598	53.126	673.831	726.957	10.753	— 1·4	14 131	14 337	Mohács-Fünfkirchner Bahn
7.900	248.000	152.700	681.800	834.500	12.254	149.505	673.588	823.093	12.087	+ 1·4	16.339	16.116	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
9.784	19,879.050	47,241.914	129,794.944	177,036.858	18.881	43,811.983	127,012.027	170,824.010	18.224	+ 3·6	25.175	24.299	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
3.017	580.382	665.110	1,900.360	2,565.470	6.569	649.900	1,752.130	2,402.030	6.151	+ 6·8	8.759	8.201	Arader u. Csánader E.
2.937	197.534	39.926	249.505	289.431	3.604	36.645	196.186	232.831	2.900	+ 24·3	4.805	3.867	Belišče-Kapelna(Sl.Drauth.)
2.073	104.378	659.930	84.242	744.172	13.148	637.862	65.068	702.930	12.419	+ 5·8	17.531	16.559	Budapester Lokalbahnen
3.539	. . . .	156.812	. . . . .	156.812	18.024	148.956	. . . . .	148.956	17.122	+ 5·3	24.032	22.829	Budapest-Budafok
9.834	11.143	244.816	5.297	250.113	21.749	224.085	3.718	227.803	19 809	+ 9·8	28.998	26.412	Budapest-Szt. Lörincz
3.628	26.690	73.467	93.280	166.747	3.713	83.946	92.913	176.859	3.939	— 5·7	4.951	5.252	Eperjes-Bartfeld
5.223	15.423	4.361	13.871	18.232	5.362	4.991	16.683	21.674	6.375	— 15·9	7.149	8.500	Holics-Gödinger Lokalbahn
11.696	115.138	41.030	283.505	324.535	5.595	40.421	267.712	308.133	5.312	+ 5·3	7.460	7.083	Marmaroser Salzb. A.-G.
5.441	31.967	35.976	142 960	178.936	2.115	34.685	118.893	153.578	1.815	+ 16·5	2.820	2.421	Nagy-Károly—Somkut
7.435	8.212	28.271	31.900	60.171	1.203	31.147	36.957	68.104	1.362	— 11·7	1.604	1.816	Segesvár—Szent-Agota
37.140	168.188	415.946	757.490	1,173.436	4.627	407.633	693.995	1,101.628	4.344	+ 6·5	6.169	5 792	Számosthal-Bahn
15.693	22.030	40.254	43.066	83.320	3.008	36.924	40.407	77.331	2.792	+ 7·7	4.011	3.723	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. . .	47.370	. . . .	18.900	18.900	3.316	. . . .	18.900	18.900	3.316	. . .	4.421	4.421	Terret-Kovásznaer Bahn
7.700	112.974	63.594	219.500	283.094	6.599	60.608	215.288	275 896	6.431	+ 2·6	8.799	8.575	Ungtalbahn
.186	4.676	48.034	13.997	62.051	3.148	43.669	13.131	56.800	2.883	+ 9·2	4.197	3.844	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
.706	28.252	24.205	41.954	66.159	1.029	16.926	65.025	81.951	1.274	— 19·2	1.372	1.699	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
.815	13.928	4.640	18.600	23.240	1.102	4.000	19.240	23.240	1.102	0	1.469	1.469	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
1.779	15.327	58.349	26.095	84.444	3.093	57.426	25.836	83.262	3.049	+ 1·4	4.133	4.366	Haraszti-Ráczkever Lokalb
													In Verwaltung der Südb.
1.769	182.869	109.612	429.290	538.902	4.374	106.695	394.695	501.390	4.070	+ 7·5	5.826	5.426	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
.601	8.340	45.162	25.678	70.840	4.095	44.633	24.772	69.405	4.012	+ 2·1	5.460	5.350	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E
1 000	47.248	72.696	109.635	182.331	1.670	68.283	86.517	154.800	1.418	+ 17·7	2.227	1.891	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
1 528	31.008	73.557	93.454	167.011	2.375	76.507	73.162	149.669	2.129	+ 11·5	3.167	2.840	Arvatalbahn
948	109.997	18.808	271.526	290.334	8.798	19.427	232.549	251.976	7.636	+ 15·2	11.771	10.181	Gölnitztal-Bahn
2 145	28.190	7.896	16.308	24.204	2.814	8.316	18.437	26.753	3.111	— 9·6	3.752	4.148	Késmark—Szepes-Bélá
4 364	14.086	24.478	23.720	48.198	3.795	24.168	27.305	51.473	4.053	— 6·4	5.060	5.408	Löcsethal-Bahn
.959	2.709	8.103	5.267	13.370	1.469	8.333	689	9.022	991	+ 48·2	1.959	1.321	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
7 523	50.497	37.074	69.628	106.702	7.622	37.248	74.914	112.162	8 012	— 4·9	10.163	10 683	Poprádtal-Bahn
1 155	17.927	7.443	14.718	22.161	2.015	7.999	17.825	25.824	2.348	— 14·2	2.687	3.131	Szepes-Béla—Podoliner B.
2224	41.372	14.406	31.364	45.770	4.922	9.661	26.924	36.585	3.934	+ 25·1	6.563	5.245	Szepes-Varaljaer L.-B.
8929	19.816	34.679	30.057	64.736	3.039	31.178	18.721	49.899	2.343	+ 29·7	4.052	3.124	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
3 438	15.051	42.741	41.762	84.503	1.076	36.148	35.347	71.495	911	+ 18·1	1 435	1.215	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September 1903	1902	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1902: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschn[...] Betriebs[...] vom Anfa[...] Jahres bi[...] des Mo[...] Septe[...] 1903
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilom[...]
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.												
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	48.900	7.900	30.800	14.700	45.500	350	46.313	356	— 1·7	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	45.400	8.100	30.900	24.400	55.300	381	54.661	377	+ 1·1	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	10.200	2 100	5.900	6.100	12.000	202	12.568	212	— 4·7	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	28.600	6.400	20.900	20.100	41.000	378	40.071	369	+ 2·4	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	13 600	7.600	7.500	15.600	23.100	279	22.427	271	+ 3·0	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	13.600	4.300	7.500	10.700	18.200	229	17.899	225	+ 1·8	79·5
Biharer Vizinalbahnen	177·7	177·7	37.500	12 200	32.600	35.100	67.700	381	67.936	382	+ 0 3	177·7
Boldvatalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	13.700	4.300	8.600	7.000	15.600	270	15.478	268	+ 0·7	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	41.900	19.500	31.000	46.200	77.200	757	76.174	747	+ 1·3	102·0
Budapest-Gran Lokalbahn	98·7	98·7	53.500	45.800	28.900	97.200	126.100	1.278	125.340	1.270	+ 0·6	98·7
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn	63·2	63·2	16.300	5.800	14.800	14.100	28.900	457	28.617	453	+ 0·9	63·2
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	3.400	4.900	1.100	8.400	9.500	399	9 705	408	— 2·2	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	10.600	2.800	5.500	6.100	11.600	295	11.638	296	— 0·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	26.700	13.800	17.900	42 800	60.700	446	61.776	454	— 1·8	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	26.300	12.100	13.400	24.100	37.500	660	37.004	651	+ 1 4	56·8
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.)	340·2	340·2	105.100	42.600	69 200	145.000	214.200	629	221.987	653	— 3·7	340·2
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	60·4	. . . .	11.700	2.600	5.400	4.500	9.900	164	. . . .	. . .	. . .	14·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	15.900	6.400	11.900	13.400	25.300	238	25.625	241	— 1·2	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.600	1.300	6 100	4.100	10.200	197	10.704	206	— 4·4	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövöer Lokalb.	9·0	. . . .	5.000	300	2.000	400	2.400	267	. . . .	. . .	. . .	6·3
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	4.600	700	2.100	1.600	3.700	148	3.877	155	— 4·5	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	18.700	4.200	13.100	11.200	24.300	368	24.672	373	— 1·3	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	48.000	21.000	34.100	60.200	94.300	464	94.003	463	+ 2·0	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	5.900	3.400	4.800	9.400	14.200	337	14.563	346	— 2 6	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8 700	2.100	5.500	5.900	11.400	205	11.379	205	. . .	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	10.600	3.200	7.200	7.500	14.700	416	15.143	429	— 3·0	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1000	1.500	600	2.600	3.200	256	3.381	270	— 5·2	12·5
Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós	26·8	. . . .	4.200	800	2.500	1.500	4.000	149	. . . .	. . .	. . .	15·6
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	4.700	1.500	3.000	2.700	5.700	141	6.061	150	— 6·0	40·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	9.000	4.100	6.500	8.200	14.700	272	14 742	273	— 0·4	54·0
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn	26·2	26·2	4.600	3.100	2.200	5.000	7.200	275	7 402	283	— 2·8	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.800	2.300	4.200	3.900	8.100	182	8.286	187	— 2·7	44·4
Kaschau-Torna Lokalbahn	59·1	59·1	13.200	8.300	11.900	21.000	32.900	557	32.419	549	+ 1·5	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	8.500	1.000	6.000	2.400	8.400	218	8.114	211	+ 3·3	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30 3	5.600	400	2.800	1.000	3.800	125	3.582	118	+ 5·9	30·3
Keszthelyer Lokalbahn	35·0	9·7	18.000	1.900	9.000	5.500	14.500	414	7.831	807	— 48·7	20·5
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	10.400	2 900	7.200	7.800	15.000	147	14 542	142	+ 3·5	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	13.000	2.800	8.600	5.000	13.600	256	15.934	300	— 14·7	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	3.100	400	2.800	3.200	171	3.138	168	+ 1·8	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	7.100	700	2.700	1.500	4.200	183	4.163	181	+ 1·1	23·0
Körös-Belovár Lokalbahn	97·4	97·4	25.600	8.500	15.600	19.200	34.800	357	34.356	353	+ 1·1	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	6.600	1.800	3.100	4.000	7.100	320	7.430	335	— 4·5	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5	. . . .	10.600	900	5.500	2.800	8.300	168	. . . .	. . .	. . .	49·5
Lonjatalbahn	114·3	114·3	18 100	5.700	17.000	13.900	30.900	270	30.970	271	— 0·4	114·3
Losonczvidéker Lokalbahn	28·5	28·5	4.300	3 100	1.900	7.000	8.900	312	8.873	311	+ 0·3	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	42.700	19.300	32.000	52.000	84.000	449	79.838	427	+ 5·2	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	55.800	10.200	33.500	22.700	56.200	493	55.827	489	+ 0 8	114·1
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb	110·3	110·3	8.300	5·200	8.700	15.900	24.600	223	23.670	215	+ 3·7	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	13.100	5.200	8.400	11.100	19 500	604	18.891	585	+ 3·2	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	50.800	33.800	31.000	62.100	93.100	301	93.832	303	— 0·7	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.000	1.900	1.700	2.900	4.600	301	4.575	299	+ 0·7	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	10.000	4.700	4.500	13.100	17.600	430	16.899	413	+ 4·1	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	12.600	3.800	7.800	7.200	15.000	528	14.823	522	+ 1·1	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	3.300	500	1.000	900	1.900	333	1.900	333	. . .	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	15.200	6.000	9.100	13.400	22.500	437	22.522	437	. . .	51·5
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	21.700	11.200	16.500	23.600	40 100	344	39.585	339	+ 1·5	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	31.800	9.400	24.500	28 900	53.400	475	52.928	471	+ 0 8	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1903				1902				Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
[P]ersonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer				
[An]zahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
31.900	69.800	212.200	114.600	326.800	2.516	213.313	120.932	334.245	2.575	— 2·3	3.354	3.433	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
52.300	57.500	256.400	183.100	439.500	3.031	246.438	171.876	418.314	2.885	+ 5·1	4.041	3 847	Baja-Zombor-Neusatz
81.300	17.700	48.100	51.500	99.600	1.677	49.561	53.724	103.285	1.739	— 3·6	2.236	2.318	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
38.300	42 000	182.200	143.700	325.900	3.001	176.682	128.497	305.179	2.810	+ 6·8	4.001	3.747	Bács-Bodrogher Komitatsb.
19.400	36.600	67.700	89.800	157.500	1.904	66.469	69.317	135.768	1.642	+ 16·0	2.539	2.189	Békés-Csanáder Bahn
13.800	25.900	64.000	67 300	131.300	1.652	63.290	62.038	125.328	1.576	+ 4·8	2.203	2.101	Bicske—Sárbogárd
97.900	74.500	260.000	242.000	502 000	2.825	259.582	223.103	482.685	2.716	+ 4 0	3.767	3.621	Bihárer Vizinalbahnen
98.100	32 500	58.100	66 100	124.200	2.149	57.029	51.142	108.171	1.871	+ 14·9	2.865	2.495	Boldvatalbahn
38.100	162.300	256.000	465.900	721.900	7.077	253.440	387.124	640.564	6.280	+ 12·7	9.436	8 373	Brassó-Háromszéker L.B.
20.700	347.500	232.300	772.000	1,004.300	10.175	220.006	701.818	921.824	9.340	+ 8·9	13.567	12.453	Budapest-Gran Lokalb
12.500	37.900	107.000	100.300	207.300	3.280	102.972	91.410	194.382	3.076	+ 6·6	4.373	4.101	Budapest-Lájosmizse
31.800	38.300	9.800	65.500	75.300	3.168	11.366	65.269	76.635	3.220	+ 1·7	4.219	4.293	Csetnektal-Bahn
38.300	12.900	50·700	26.300	77.000	1.959	46.929	25.085	72.014	1.832	+ 6·9	2.612	2.443	Debreczin—Nagy-Léta
26.000	79.100	147.700	247.500	395.200	2.904	152 343	248.420	400.763	2.945	— 1·4	3.872	3.927	Debreczin-Füzesabony
08.100	51.800	112.800	121.600	234.400	4.127	107.213	103.045	210.258	3.702	+ 11·5	5.503	4.936	Debreczin-Hajdu-Nánás
27.500	329.500	488.800	1,210.000	1,698.800	4.993	490.221	1,095.772	1,585.993	4.662	+ 7·1	6.657	6.216	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
24.200	5.100	11.100	8.700	19.800	1.394	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.859	. .	Erste südw. Grenz-Lokalb.
29.600	48.500	102.500	107.800	210.300	1.977	99.509	102.256	201.765	1.896	+ 4·3	2.636	2.528	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
52 400	10.500	49.800	31.000	80.800	1.557	50.366	31.792	82.158	1.583	— 1·6	2.076	2.111	Felek-Fogaraser Bahn
21.600	3.700	10.200	2.700	12.900	2.048	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.731	. . .	Felsö-Eör—Felsö-Lövö
37.400	4.200	18.200	11.300	29 500	1.180	17.078	8.716	25.794	1.032	+ 14·3	1.573	1.376	Félegyháza-Majsaer L.B.
13.000	34 500	103.600	90.500	194.100	2.936	101.546	89.119	190.665	2.884	+ 1 8	3.915	3.845	Garamberzencze-Léva L.B.
32.300	140.000	239.300	432.400	671.700	3.306	235.026	391.090	626.116	3.081	+ 7·3	4.408	4.108	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
45.200	29.800	35.900	79.200	115.100	2.734	38.641	80.764	119.405	2.836	— 3·6	3.645	3.781	Gyula-Fehervar-Zalathna
73 900	15.700	51.400	44.600	96.000	1.727	47.808	41.510	89.318	1.606	+ 7·5	2.303	2.141	Hegyes-Feketeh.-Palanka
74.900	27.300	51.300	62.400	113.700	3.221	53.726	64.053	117.779	3.337	— 3·5	4.295	4.449	Székler Bahn
9.500	4.700	5.100	9.700	14.800	1.184	5.945	8.158	14.103	1.128	+ 5·0	1.579	1.504	Hidegkut-Gyönk-Tamási
0.000	2.900	12.800	4.100	16.900	1.084	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.445	. .	Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy Szt Miklós
1.000	15 000	25.800	21.300	47.100	1.166	26.781	29 030	55.811	1.381	— 15·6	1.555	1.841	Honter Komitatsbahn
0 000	21.100	61.800	42 100	103.900	1.924	59.963	42.287	102.250	1.894	+ 1·6	2.565	2.525	Kaposvár-Fonyod
8.700	14.600	18.400	21.500	39.900	1.523	17.955	22.096	40.051	1.529	— 0 4	2.031	2.039	Kaposvár-Mocsolad
4.400	13.900	35.700	20.800	56.500	1.273	35.354	24.734	60.088	1.353	— 5·9	1.697	1.804	Karczag-Tiszafüred
5.700	66.000	91.100	175.200	266.300	4.506	89.425	167.390	256.815	4.345	+ 3·7	6.008	5.793	Kaschau-Torna
1 400	5.700	45.000	19.800	64.800	1.683	42.309	12.133	54.442	1.414	+ 19·0	2.244	1.885	Kecskemét-Füllöpszállás
2 500	2.500	22.300	6.400	28.700	947	20.947	6.069	27.016	892	+ 6·2	1.263	1.189	Kecskemet-Tisza-Ugh
2.003	15.444	46.005	42.706	88.711	4.327	35 315	37.402	72.717	7.495	— 42·3	5.769	9.993	Keszthelyer Lokalbahn
1.300	21.600	58.500	62.000	120.500	1.180	56.792	56.454	113.246	1.109	+ 6·4	1.573	1.478	Kis-Küküllötalbahn
8.300	14.300	67.000	30.100	97.100	1.825	65.861	22.513	88.404	1.662	+ 9·8	2.433	2.216	Komorn-Dunaszerdahely
2.500	14.500	3.200	15.300	18.500	989	3.486	11.644	15.130	809	+ 22·2	1.319	1.079	Komló—Bakócza-Felsöm.
5.200	6.300	22.100	13.900	36.000	1.565	21.531	11.754	33.285	1.447	+ 8 2	2.087	1.929	Körmend-Németujvár
9.100	61.900	125.300	163.500	288.800	2.965	120.410	135.559	255.969	2.628	+ 12 8	3.953	3.504	Körös-Belovár Lokalb.
3.200	11.300	26.200	26.300	52.500	2.365	25.243	23.959	49.202	2.216	+ 6·7	3.153	2.955	Kun-Szt. Márton-Szentes
7.300	12.600	46.200	25.900	72.100	1.457	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.943	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
0.200	46.800	137.700	115.300	253.000	2.213	137.964	109.047	247.011	2.161	+ 2·4	2.951	2.881	Lonjatalbahn
3.200	27.400	17.500	57.400	74.900	2.628	18.583	54.382	72.965	2.560	+ 2·7	3.504	3.413	Losoncz-Videkér L.B.
25.100	127.500	210.900	371.600	582.500	3.113	191.802	340.484	532.286	2.845	+ 9·4	4.151	3.793	Ungarische Südostbahn
27.400	77.900	183.600	180.600	364.200	3.192	183.674	179.202	362.867	3.180	+ 0 4	4.256	4.240	Ungar. Nordwestbahn
4.600	27.500	51.600	101.300	152.900	1.386	56.637	81.282	137.919	1.250	+ 10·9	1.848	1.661	Máros-Ludás—Bistritz
34.600	36.100	76.100	83.300	159.400	4.935	73.740	74.492	148.232	4.589	+ 7·5	6.580	6.119	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
5.200	215.500	244.400	404.500	648.900	2.095	246.801	418.958	665 759	2.149	— 2·5	2.793	2.865	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
3.300	10.300	14.800	16.300	31.100	2.033	14.780	14.941	29.721	1.943	+ 4·6	2.711	2.591	Mezötur-Turkeve
.200	39.100	35.300	120.800	156.100	3 817	32.263	104.771	137.043	3.350	+ 14·0	5.089	4.461	Muránytalbahn
.700	19.800	51.200	38 200	89.400	3.148	50.415	35.412	85.827	3.022	+ 4·2	4.197	4.029	Nagy-Belicz—Privigye
.600	3.200	9.100	5.600	14.700	2.579	9.413	5.714	15.127	2 654	— 2·8	3.439	3.539	Hermannstadt—N.-Disznod
1.700	42.700	64.700	84.100	148 800	2.890	61.962	83.299	145.261	2.821	+ 2·4	3.853	3.761	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
1 .800	107.700	154.700	248.000	402 700	3.451	143.488	227.395	370.883	3.178	+ 8·6	4.601	4.237	Grosswardein-B.-Vaskoh
2 .800	58.200	189.000	212.200	401.200	3.570	182.020	181.774	363.794	3.237	+ 10·3	4.760	4.316	Nógráder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September 1903	1902	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1902: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September 1903
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer
Nyiregyháza—Matészalkaer E. .	57·0	57·0	17.400	5.000	12.700	19.200	31.900	560	31.637	555	+ 0·9	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·6	102·6	28.600	2.500	19.700	8.900	28.600	279	28.209	275	+ 1·5	102·6
Pancsova-Petrovoszello Lokalb. .	33·6	33·6	9.800	5.000	8.100	7.800	15.900	473	15.781	470	+ 0·6	33·6
Pápa-Bánhida	93·1	59·0	12.200	8.300	6.600	13.800	20.400	219	14.200	241	— 9·1	93·1
Pápa-Csornaer Lokalbahn . . .	36·4	36·4	10.900	1.400	4.900	2.500	7.400	203	7.227	199	— 2·0	36·4
Petroszény-Lupény Lokalb. . . .	18·1	18·1	11.200	42.600	3.700	49.900	53.600	2.961	53.228	2.941	— 0·7	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	21.300	7.200	13.600	20.700	34.300	780	41.761	949	— 17·8	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	13.400	5.900	7.500	13.200	20.700	598	20.756	600	— 0·3	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.300	3.900	2.700	6.800	9.500	256	9.388	253	+ 1·2	37·1
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·9	30·9	6.200	2.800	2.600	8.500	11.100	359	11.114	361	— 0·6	30·9
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	800	6.300	400	5.900	6.300	362	6.064	349	+ 3·7	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	10.400	2.700	5.200	6.300	11.500	244	11.265	239	+ 2·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	26.500	4.200	13.000	11.100	24.100	335	40.704	565	— 40·7	72·0
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.800	1.600	5.700	4.200	9.900	250	9.742	246	+ 1·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	11.600	6.500	11.300	25.200	36.500	605	34.252	568	+ 6·5	60·3
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	41 000	7.400	33 200	26.100	59.300	440	57.953	430	+ 2·3	134·7
Szegzárd-Báttaszék L.-B. . . .	19·2	19·2	10.600	900	3.600	1.600	5.200	271	5.303	276	— 1·8	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	13.600	1.100	7.500	3.200	10.700	309	10.380	300	+ 3·0	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B. .	95·7	95·7	22.100	14.500	13 700	32.200	45.900	480	44.825	468	+ 2·6	95·7
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	7.400	4.400	4.200	6.900	11.100	207	10.697	200	+ 3·5	53·5
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	14.800	6 500	16.900	21.900	38.800	360	38 891	361	— 0·3	107·8
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	22.900	25.600	19.700	56.100	75.800	626	75.527	624	+ 0·3	121·0
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	10.400	1.400	5.300	2.900	8.200	126	8.733	134	— 6·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb. .	52·3	52·3	18.300	4.800	14.600	15.400	30 000	574	29.306	560	+ 2·5	52·3
Steinamanger-Rum L.-B.	21·1	21·1	5.700	1.300	2.500	1.300	3.800	180	3.833	182	— 1·6	21·1
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	6.000	1.400	5.000	3.200	8.200	268	11.063	362	— 26·0	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	26 300	3.400	14 200	8 900	23.100	360	22.095	345	+ 4·3	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·4	52·4	12.500	3.800	10.900	14.000	24 900	475	25.189	481	— 1·2	52·4
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	18.300	3.300	11.900	9.200	21.100	335	20.814	331	+ 1·2	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	7.200	3.500	3.600	5.900	9 500	170	11.352	203	— 16·3	55·8
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	60.900	20.900	45.100	80.900	126.000	363	128.941	372	— 2·4	346·9
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	9.100	7 800	3.900	10.900	14.800	468	14.599	462	+ 1·3	31·6
Warasdin-Golubovecer Lokalb. .	36·5	36·5	7.600	7.400	3.200	9.400	12.600	345	12.706	348	— 0·9	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	22.300	5.100	15.400	14.100	29.500	249	29.330	347	+ 0·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.400	7.400	6.700	23.000	29.700	559	29.161	549	+ 1·8	53·1
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn . .	33·4	33·4	4.500	2.300	2.800	4.500	7.300	219	7.388	221	— 0·9	33·4
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	7.200	5.500	3.300	17 000	20.300	471	20.242	470	+ 0·2	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	8.700	2.500	3.900	4.900	8.800	182	8 567	177	+ 2·8	48·3
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	8.900	9.900	5.700	17.000	22.700	509	22 587	506	+ 0·6	44·6
Lokalbahnen zusammen . .	8.541·2	8.336·1	2,617.057	958.256	1,469.936	2,293.637	3,763.573	441	3,740.587	449	— 1·8	8.466·6
Hauptsumme . . .	17.917·6	17.709·5	7,426.463	3,671.488	7,988.273	20,279.119	28,267.392	1.578	27,972.524	1.579	— 0·1	17.843·0

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinische[n]

Eisenbahnen m

Benennung der Eisenbahn	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1902 im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1903
K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	18.354	10.684	13.686	48.838	62.524	595	56.375	537	+ 10·8	105·0
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	101.659	90.490	182 312	557.981	740.293	961	719.339	934	+ 3·0	770·0

Eisenbahn m

Benennung der Eisenbahn	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1902 im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1903
Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	160.193	6.049	12.541	7.122	19.663	3.450	16.882	2.962	+ 16·0	5·7
Summe . . .	880·7	880·7	280.206	107.223	208.539	613.941	822.480	934	792.596	900	+ 3·8	880·7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September													
Beförderte		Einnahmen								Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1903				1902							
…onen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902	
…zahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
04.000	36.900	81.100	142.900	224 000	3 930	76.357	138.905	215.262	3.777	+ 4·1	5.240	5.036	Nyiregyháza-Mátészalka
39.000	15.000	170.600	56.700	227.300	2.215	168.208	52.948	221 156	2.156	+ 2·7	2.953	2.875	Ó-Becse—Neusatz—Titel
50.300	34.600	51.300	50.400	101.700	3.027	49.225	50.418	99.643	2.966	+ 2·1	4.036	3.955	Pancsova-Petrovoszello
38.900	44.800	56.400	76.600	133.000	1.429	4.800	9.400	14.200	2.183	— 34·5	1.905	2.910	Pápa-Bánhida
37.800	10.400	42.300	21.400	63.700	1.750	39.357	16.407	55.764	1.532	+ 14·2	2.333	2.043	Pápa-Csornaer Lokalbahn
05.100	314.100	31 200	390.300	421.500	23.287	31.494	369 159	400.653	22.136	+ 5·2	31.049	29.515	Petroszény-Lupény
06.000	33.200	106.300	116.500	222.800	5.064	107.472	89.865	197.337	4.485	+ 12·9	6.752	5.980	Pressburg-Dunaszerdahely
05.900	36.300	58.900	88.500	147.400	4.260	59.597	79.896	139.493	4.032	+ 5·7	5.680	5.376	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
7.300	21.600	22.700	36 700	59.400	1.601	23.759	38.916	62.675	1.689	— 5·2	2.134	2.252	Püspökladány—F.-Gyarmat
2.200	7.000	21.900	21.700	43.600	1.411	23.178	19.489	42.667	1.381	+ 2·2	1.881	1.841	Ruma-Klenáker Lokalb.
9.300	34.700	4.500	43.000	47.500	2.730	4.372	29.677	34.049	1.957	+ 39·5	3.640	2.609	Ruma-Vrdnik
6.200	21.000	43.800	45.700	89.500	1.900	43.982	50.741	94.723	2.011	— 5·5	2.533	2.681	Somogy-Szobb—Barcs
1.500	34.800	106.100	108.600	214.700	2.982	124.680	85.484	210.164	2.919	+ 2·2	3.976	3.892	Oedenburg-Pressburg
3.700	9.000	45.300	24.200	69.500	1.755	45.969	24.622	70.591	1.783	— 1·6	2.340	2.377	Szatmár-Fehérgyarmat
8.800	44.800	88.900	187.100	276.000	4.577	86.333	163.507	249.840	4.143	+ 10·5	6.103	5.524	Szátmar-Nagybánya
2.100	44.000	268.200	188.200	456.400	3.388	256.638	159.493	416.131	3.089	+ 9·7	4.517	4.119	Szeged — Nagy - Kikinda— Nagy-Becskerek
1.500	6.700	28.400	11 600	40.000	2 083	28.111	10.650	38 761	2.019	+ 3·2	2.777	2.692	Szegzárd-Báttaszek
2.100	7.200	56.900	22 800	79.700	2.303	57.532	18.017	75.549	2.183	+ 5·5	3.071	2.911	Szentes—H.-M.-Vasárhely
1.800	113.300	107.100	267.000	374.100	3.909	106.062	247.408	353.470	3.694	+ 5·8	5.212	4.925	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
2.100	13.200	35.400	25.000	60.400	1.129	35.140	20.487	55.627	1.040	+ 8·6	1.505	1.387	Szigetvár-Kaposvár
1.600	43.400	115.300	146.100	261.400	2.425	114.395	148.969	263.364	2.443	— 0·7	3.233	3.257	Szilágyságer Eisenbahn
3.600	188.100	146.400	427.400	573.800	4.742	151 532	405.649	557.181	4.605	+ 3·2	6.323	6.140	Slavonische Lokalbahn
4.100	11.500	44.600	26.400	71.000	1.092	44.384	24.197	68.581	1.055	+ 3·5	1.456	1.407	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
3.900	41.000	116.200	132.500	248.700	4.755	112.047	127 619	239.666	4.582	+ 3·8	6.340	6.109	Steinamanger-Pinkafeld
9.200	7.600	22.100	7.600	29.700	1 408	22.125	6.214	28.339	1.344	+ 4·7	1.877	1.792	Steinamanger-Rum
0.500	7.900	44.300	22.200	66.500	2.173	41.672	19.488	61.160	1.999	+ 8·7	2.897	2.665	Temesvár—Buziás
1.300	15.000	85.600	47.600	133.200	2.078	82.352	38.796	121.148	1.890	+ 9·9	2.771	2.520	Temesvár—Lippa-Radna
4.500	13.600	80.000	61.900	141.900	2.708	72.816	47.855	120.671	2.303	+ 17·6	3 611	3.071	Temesvár-Modos
5.400	20.800	86.900	66.000	152.900	2.431	83.564	54.714	138.278	2.198	+ 10·6	3.241	2.931	Temesvár—N.-Szt. Miklos
9.200	28.700	31.300	34.200	65.500	1.174	34.701	53.703	88.404	1.584	— 25·9	1.565	2.112	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
2.400	108.700	372.200	415.700	787.900	2.271	349.972	420.077	770.049	2.219	+ 2·3	3.028	2.959	Torontáler Lokalbahn
3.700	38.900	32.000	55 500	87.500	2.769	31.019	52.089	83.108	2.630	+ 5·3	3.692	3 507	Ujszász—Jasz-Apáti
2.200	60.500	26 300	68.200	94.500	2.589	27.246	74 038	101.284	2.775	— 6·7	3.452	3.700	Varasdin-Golubovec
2 300	30.300	103.300	93.800	197.100	2.330	98.552	82.874	181.426	2.145	+ 8·6	3.106	2.869	Versecz—Kubin-Dunapart
.900	36.800	52.800	162.400	215.200	4.053	55.685	107.053	162.738	3.065	+ 32·2	5.404	4.087	Vinkovce-Brčka
.200	19.600	20.100	27.200	47.300	1.416	19.506	40.767	60.273	1.805	— 21·6	1.888	2.407	Vinkovce-Zupanje
.800	51.700	30.400	157.500	187.900	4.360	29 028	151.302	180.330	4.184	+ 4·2	5.813	5.579	Zolyom-Brezó—Breznób.— Tiszolcz Lokalb.
.500	11.500	32.500	28.400	60.900	1.261	31.551	20.776	52.327	1.083	+ 16·4	1.681	1.444	Zsebely-Csákovár-Bóka
.300	53.600	39 700	89.200	128.900	2.890	40.823	95.679	136.502	3.061	— 5·6	3.853	4.081	Zsitvatal-Bahn
.628	6,622.766	11,390 881	16,679.235	28.070.116	3.315	11,005.099	15,251 494	26,256.593	3.170	+ 4·6	4.420	4.227	**Lokalbahnen zusammen**
.412	26,501.816	58,632.795	146,474.179	205,106.974	11.495	54,817.082	142,263.521	197,080.603	11.162	+ 2·9	15.327	14.883	**Hauptsumme**

…senbahnen im Monate September 1903.

…npfbetrieb.

273	78.707	102.964	330.895	433.859	4.132	110.896	288.401	399.297	3.803	+ 8·65	5.509	5.070	K. u. k. Militärbahn Banja-luka-Doberlin
814	770.756	1,227.249	5,234.708	6,461.957	8.392	1,236.831	4,209.342	5,446.173	7.073	+ 19·0	11.189	9.431	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

…ktrischem Betriebe.

624	52.122	92.807	66.650	159.457	27.975	89.411	49.434	138.845	24 359	+ 15 0	37.300	32.479	Stadtbahn in Sarajevo
711	901.585	1,423.020	5,632.253	7,055.273	8.011	1,437.138	4,547.177	5,984.315	6.795	+ 17·9	10.681	9.060	**Summe**

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Genehmigung des Projektes für die Ueberfahrung der Brücke der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn in km 8·3/4 durch die städtische Strassenbahnlinie vom Kasino Zögernitz zur Wollergasse.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Oktober das von der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien vorgelegte Projekt für die Ueberführung der städtischen Strassenbahnlinie vom Kasino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstrasse und Hohe Wartestrasse bis zur Wollergasse (Linie Nr. 71 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) über die im Zuge der Hohe Wartestrasse befindliche Ueberbrückung der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 41.221.]

Projektierte normalspurige Bahn niederer Ordnung von Pilsen nach Štěnowitz. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. November auf Grund des Ergebnisses der am 7. August durchgeführten Trassenrevision und Stationskommission rücksichtlich des generellen Projektes für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Pilsen nach Štěnowitz die projektierte Trassenführung dieser Bahnlinie nach Massgabe der gutgeheissenen Kommissionsanträge unter vorläufigem Ausschlusse der Teilstrecke von km 0·0 bis km 1·3/4 als Grundlage für die eventuelle Verfassung des diesbezüglichen Detailprojektes genehmigt. [E.-M.-Z. 40.996.]

Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung bezüglich der Flügelbahn zum „císařský lom".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Oktober die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten Flügelbahn zum „císařský lom" der Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen und dieselbe unter einem ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Flügelbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 47.168.]

Schmalspurige Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. November die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten schmalspurigen Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen und dieselbe unter einem ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Bahnlinie, sowie auch gleichzeitig den Benützungskonsens für die daselbst befindlichen Hochbauten im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 50.035.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Rohrbach-Berg—Obermühl. (Vorlage des generellen Projektes; Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. November über das vom Pfarrer in Putzleinsdorf Norbert Haurieder namens des Interessentenkomitees für den Bau einer Lokalbahn von Rohrbach nach Obermühl vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Rohrbach-Berg der Mühlkreisbahn nach Obermühl die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 42.332.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlieferung von Lokomotiven.) In den Monaten September und Oktober 1903 wurden für die k. k. österr. Staatsbahnen 6 Lokomotiven, und zwar je 2 der Typen 9, 180 und U/97 eingeliefert. Die Anzahl der Bremsachsen beträgt bei den Lokomotiven der zweitgenannten Type je 3, bei denen der anderen beiden Typen je 2. Sämtliche Lokomotiven sind mit Dampfheizung, Vakuumbremse und Feuerspritze, die Lokomotiven der Typen 9 und 180 mit Geschwindigkeitsmesser und Rauchverzehrer und jene der Type U/97 mit Pulsometer ausgerüstet.

Schlafwagenverkehr Wörgl—Zürich. Der auf der Linie Wörgl—Zürich eingestellte Schlafwagen kann wegen Ueberlastung des Zuges nicht bis Basel weitergeführt werden. Dagegen kann der Schlafwagen in der Ankunftshalle in Zürich bis circa 8 Uhr stehen bleiben, sobald sich Reisende in demselben befinden, welche nach Ankunft des Zuges noch weiter darin zu verbleiben wünschen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschaffung von Betriebsmitteln für die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen.) Die Eisenbahn-Direktion in Berlin ist ermächtigt worden, mit den Werken, die bisher für die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen geliefert haben, wegen Beschaffung von 445 Lokomotiven, 880 Personenwagen, 206 Gepäckswagen, 930 Spezialgüterwagen und 5200 Güterwagen für allgemeine Zwecke in Verbindung zu treten.

Bayern. (Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen im Jahre 1902.) Die Gesamtbetriebslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnstrecken betrug am Ende des Betriebsjahres 5863 km (1901 = 5807 km), wovon 4006 km oder 68·3 Prozent als Hauptbahnen und 1857 km oder 31·7 Prozent als Nebenbahnen (darunter 35·2 km Schmalspurbahn) betrieben wurden; eingeleisig sind 3932 km = 66·24 Prozent, zweigeleisig dagegen 2004 km = 33·76 Prozent der Gesamtlänge und 48·94 Prozent (47·28 Prozent) der Länge der Hauptbahnen. Dem Personenverkehre dienten 5771 km, dem Güterverkehre 5838 km. An das Netz der Bayerischen Staatseisenbahnen schliessen sich 686 nicht dem öffentlichen Verkehre dienende Bahnen an; darunter befinden sich 24 Montanbahnen, 595 Industrie-, 29 land- und forstwirtschaftliche und 48 sonstigen Zwecken dienende Bahnen. Eröffnet wurden im Laufe des Betriebsjahres 6 neuerbaute Lokalbahnen in einer Gesamtlänge von 52 km.

An Betriebsmitteln waren Ende 1902 vorhanden:

a) 1825 (1791) Lokomotiven; es entfallen somit auf 10 km Betriebslänge 3·11 (3·08) Lokomotiven. Das durchschnittliche Alter einer Lokomotive berechnet sich auf 18 (17·7) Jahre. Die Beschaffungskosten sämtlicher Lokomotiven beziffern sich auf Mk. 88,141.214, d. i. im Durchschnitte auf Mk. 48.297 für eine Lokomotive;

b) 4724 (4601) Personenwagen mit 195.791 Sitzplätzen; somit entfallen auf 10 km Betriebslänge 339 Sitzplätze; Gesamtbeschaffungskosten Mk. 46,867.889 und auf ein Stück Mk. 9921;

c) 27.547 (26.838) Pack- und Güterwagen mit 326.899 t Ladegewicht; es entfallen somit auf 10 km Betriebslänge 559·9 t Ladegewicht; Beschaffungskosten Mk. 95.017.398 und auf ein Stück Mk. 3449; ausserdem waren der Staatsbahnverwaltung noch 916 Güterwagen überwiesen, die sich im Privatbesitze befinden;

d) 355 Postwagen im Kostenbetrage von Mk. 3,709.406.

Die Beschaffungskosten der gesamten am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Betriebsmittel betrugen Mk. 233,735.907 oder 16·86 Prozent des verwendeten durchschnittlichen Anlagekapitales der Bayerischen Staatseisenbahnen.

Das Personal der gesamten Staatsbahnverwaltung bestand am Ende des Jahres 1902 aus 51.113 (51.847) Personen mit einem Gesamtkostenaufwande von Mk. 66,039.469 (65,845.185). Unter Hinzurechnung der sonstigen Bezüge des Personales und der Ausgaben für Wohlfahrtszwecke beziffert sich die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben auf Mk. 73.721.551 (73.411.025) = Mk. 12.682 auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge und 59·98 (56·46) Prozent der Gesamtausgaben.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre betrugen Mk. 50,807.584 (50,192.567), sind daher gegenüber dem Vorjahre um Mk. 615.017 oder 1·23 Prozent gestiegen; die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Einnahme betrug daher Mk. 8881 (8800) und ist sonach um 0·92 Prozent gestiegen. Befördert wurden 50,920.208 (50,104.990) Personen, somit mehr 1·63 Prozent, und zwar 204.250 in I. Klasse, 2,381,118 in II. Klasse, 47,294.324 in III. Klasse und auf Militärfahrkarten 1,040.516. Die Gesamtzahl

der zurückgelegten Personenkilometer betrug 1.513,016.323 (1.496,521.976), sonach mehr 1·10 Prozent und die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Anzahl der Personenkilometer 264.464 (262.376), sonach um 0·80 Prozent mehr als im Vorjahre.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre betrugen Mk. 101,372.755 (Mk. 100.347,718), sind sonach gegenüber dem Vorjahre um Mk. 1,025.037 oder 1·02 Prozent gestiegen; die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallende Einnahme betrug Mk. 17.502 (17.388) und ist sonach um 0·66 Prozent gestiegen. Die Gesamtmenge der beförderten Güter betrug 20,508.870 (20.386.907) t, ist somit um 0·60 Prozent gestiegen; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallen sonach 3541 (3533) t oder um 0·23 Prozent mehr als im Vorjahre.

Das gesamte finanzielle Ergebnis stellt sich wie folgt: Einnahmen Mk. 169,717.229 (166,669.884), Ausgaben Mk. 122,909.303 (130,024.805), demnach Ueberschuss Mk. 46,807.926 (36,645 079). Von diesem Ueberschusse wurden zur Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld Mk. 38,060.594 und zur Ablieferung an allgemeine Staatsfonds Mk. 8,747.332 verwendet. Werden die auf die Staatsbahnverwaltung treffenden Beträge für die aus allgemeinen Staatsfonds bezahlten Pensionen mit Mk. 6,704.938 in Anrechnung gebracht, so berechnet sich zugunsten der Staatskassa noch ein Ueberschuss von Mk. 2,042.394 gegenüber einem Fehlbetrage von Mk. 7,104.943 im Vorjahre. Die Einnahmen haben sich gegen das Vorjahr um Mk. 3,047.345 = 1·83 Prozent erhöht, die Ausgaben um Mk. 7,115.502 = 5·47 Prozent vermindert und der Einnahmeüberschuss um Mk. 10,162.847 = 27·73 Prozent erhöht. Der Betriebskoeffizient beträgt 72·42 Prozent (78·01 Prozent), er ist sohin im Berichtsjahre um 5·59 Prozent gesunken. Das Anlagekapital für das bayerische Eisenbahnnetz stellt sich auf Mk. 1.386,170.784 (1.351,818.191) und seine Verzinsung berechnet sich auf 3·38 Prozent (2·71 Prozent).

An Unfällen kamen vor:

a) Zugsentgleisungen auf freier Strecke 2, in Stationen 23;
b) Zugszusammenstösse in Stationen 21;
c) sonstige Unfälle 106, bezw. 212.

Die Gesamtzahl der Unfälle betrug somit 364 (403) und treffen daher auf 100 km Betriebslänge 6·26 (6·96) Unfälle. Aus deren Anlass wurden 9 Reisende getötet, 74 verletzt; vom Bahnpersonale 37 getötet, 172 verletzt; von anderen Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn u. s. w. 40 getötet, 46 verletzt. Die Gesamtzahl der Verunglückten beträgt somit 378 (377), darunter 86 (85) mit tötlichem Ausgange.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 21. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken: Eggmühl—Langquaid b. Eggm. (10·34 km) der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Geisslingen—Wiesensteig (21·264 km) der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 31·322 km lange Strecke Janów—Jaworów der k. k. österr. Staatsbahnen vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 15. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergebene 13·574 km lange Strecke Bärwalde i. Pom.—Gramenz der kgl. Eisenbahn-Direktion Stettin ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. Lokalbahn Časlau—Zawratetz-Třemoschnitz, Časlau-Močowitz.
K. k. Lokalbahn Königshan-Schatzlar.
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz.
K. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn.
Lokalbahn Melnik-Mscheno.
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalbahn.

Einführung des Nachtrages I zur Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den Lokalbahnen.

Mit 1. Jänner 1904 tritt der Nachtrag I zu der vom 1. Jänner 1903 gültigen Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn befindlichen Lokalbahnen in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, im November 1903. [1110]

Die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der obgenannten Lokalbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Ladestelle Kohlbach.

Die in km 4·9 der Linie Jägerndorf—Ziegenhals gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Kohlbach wird am 15. November 1903 für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Eine Einlagerung der Güter in gedeckten Räumen findet in der Ladestelle Kohlbach bei der Auf- und Abgabe nicht statt.

Von der Auf- und Abgabe sind ausgeschlossen:

a) explosive Güter;
b) Güter, deren Gewicht 750 kg pro Kollo übersteigt;
c) lebende Tiere, Equipagen und sonstige Fahrzeuge, zu deren Auf- und Abladung eine besondere Ladevorrichtung nötig ist.

Die Parteien haben das Aufladen, sowie das Abladen von Gütern in ganzen Wagenladungen mit ihren eigenen Arbeitskräften, bezw. auf eigene Kosten innerhalb der reglementarischen Fristen zu besorgen.

Bei Ueberschreitung dieser Frist wird das tarifmässige Wagenstandsgeld eingehoben.

Ausserdem werden Abgabsgüter, welche 48 Stunden nach erfolgter Avisierung von den Parteien nicht abgeladen werden sollten und deren Lagerung im Freien im Sinne der einschlägigen Tarifbestimmungen zulässig ist, seitens der Bahnanstalt ohne jedwede Haftung für eventuelle Beschädigungen, Abgänge oder sonstiges Verderben auf Kosten der Parteien abgeladen und lagern diese Güter auf Gefahr der Parteien im Freien.

Jene Güter, deren Lagerung im Freien unzulässig ist, werden nach Ablauf der oberwähnten Frist von Kohlbach nach Olbersdorf unter Anrechnung der tarifmässigen Transportgebühr überstellt und in der letztgenannten Station auf Kosten der Parteien ausgeladen und eingelagert.

Für diese Güter wird auch der tarifmässige Lagerzins eingehoben.

Die Uebergabe der Frachtbriefe über in der Ladestelle Kohlbach aufgelieferte, sowie die Auslösung der Frachtbriefe über zum Bezuge avisierte Güter hat durch die Parteien nur in der Station Olbersdorf zu erfolgen.

Olmütz, im November 1903. [1111]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Ausgabe des Nachtrages III zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Mit 1. Jänner 1904 tritt zum Tarife, Teil II, Heft 1, des Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehres vom 1. Jänner 1894 der Nachtrag III in Kraft:

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aufhebung von Frachtsätzen.
2. Aufnahme neuer Frachtsätze.

Exemplare des Nachtrages werden durch die Verbandsverwaltungen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen sein.

Wien, am 15. November 1903. [1112]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Tarife der Lokalbahn Potscherad-Wurzmes (Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3) unter Anhangspost Nr. 6 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Zuckerrüben, frische, nach Hawran und für Zuckerrübenschnitte und Saturationsschlamm von Hawran treten mit 1. Jänner 1904 ausser Kraft.

Wien, am 17. November 1903. [1113]

K. k. österr. Staatsbahnen
als betriebführende Verwaltung.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe des Nachtrages I zum Lokalpersonentarife des Hauptbahnnetzes.

Am 1. Jänner 1904 tritt zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Lokaltarife (Teil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag I in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält in der Hauptsache Aenderungen der Bestimmungen und Preise für Zeitkarten.

Exemplare des Nachtrages können zum Preise von 8 Heller für das Stück bezogen werden.

Wien, am 16. November 1903. [1114]

Bosnisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Tarifbestimmungen.

Die auf Seite 14 des Heftes 2 des Bosnisch-Adriatischen Verbandstarifes enthaltenen Tarifbestimmungen werden wie folgt ergänzt:

Nach Punkt 1 ist als neuer Punkt 2, bezw. 3 einzuschalten:

„2. Die Frachtsätze dieses Tarifheftes, bezw. des hierzugehörigen Anhanges, insoweit deren Anwendung nicht ohnehin an die Bedingung der überseeischen Ausfuhr oder der überseeischen Herkunft geknüpft ist, haben — je nachdem sie nur in einer Richtung oder in beiden Richtungen Anwendung finden — Geltung:

a) in der Richtung nach Triest nur für Sendungen, welche im Bereiche dieser Station entladen und von dort abgetragen, bezw. mit Landfuhrwerk oder zu Schiff abgeführt oder mittels Schleppbahnen oder auf Magazins- oder Industriegeleisen oder nach Lagerplätzen abgefahren und endgültig bezogen werden, also von der Station Triest nicht unmittelbar mit der Eisenbahn zur Weiterbeförderung gelangen:

b) in der Richtung von Triest nur für Sendungen, die zur Verladung daselbst zugetragen, bezw. mit Landfuhrwerk oder zu Schiff zugeführt oder mittels Schleppbahnen oder auf Magazins- oder Industriegeleisen oder von Lagerplätzen angefahren, nicht aber mit der Eisenbahn nach Triest befördert worden sind.

Die vorstehend angeführten Beschränkungen hinsichtlich der Abfuhr von Triest, bezw. der Zufuhr nach Triest mit der Eisenbahn erstrecken sich jedoch nicht auf den Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn Triest-Parenzo.

3. Insofern die Frachtsätze des Tarifheftes 2, bezw. des hierzu gehörigen Anhanges für Triest höher sind, als die laut Heft 1, bezw. des hierzu gehörigen Anhanges im Verkehre mit Fiume gültigen Frachtsätze unter Hinzurechnung eines Zuschlages

von Heller für 100 kg	bei Frachtzahlung für
120	weniger als 5000 kg für sperrige Güter
90	weniger als 5000 kg für andere Güter
70	mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
46	mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
40	mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen bei Oelen, mineralischen

gelangen die Fiumaner Frachtsätze zuzüglich obiger Zuschläge zur Berechnung.

Diese Bestimmung hat rücksichtlich solcher Sätze, welche an die Bedingung des See-Exportes nach dem Zollauslande oder der Verschiffung nach bestimmten Destinationen oder des Nachweises bestimmter überseeischer Provenienzen gebunden sind, keine Geltung."

Die Numerierung der folgenden Punkte ist entsprechend abzuändern.

Vorstehende Aenderungen treten mit 1. Jänner 1904 in Kraft.

Wien, am 16. November 1903. [1115]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Reexpedition von Zucker aller Art in Kolin.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, wird für Zucker der Position Z—8 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I, vom 1. Jänner 1902, als Frachtgut bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der Strecke Golč-Jenikau bis inkl. Sedletz-Kuttenberg nach Aussig Oe.N.W.B., Dobrowitz, Neubydschow, Wlkawa und Prag Oe.N.W.B., sowie von den Stationen der Strecke Nimburg Oe.N.W.B. bis inkl. Königgrätz nach Sedletz-Kuttenberg, Časlau, Wrdy-Bučitz und Žleb und von Wrdy-Bučitz nach Aussig Oe.N.W.B. und Neubydschow oder umgekehrt die Reexpeditionsbegünstigung bei Einlagerung solcher Sendungen in dem Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate, vom Tage des Einlagerns der Sendung in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedierten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 h (sechs Heller) pro 100 kg berechnet.

Im übrigen sind für die Reexpedition die ab 1. Jänner 1899 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden, massgebend.

Wien, am 13. November 1903. [1116]

Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt zum Tarife, Teil II, für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901 der Nachtrag II zur Ausgabe.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 17. November 1903. [1117]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland anderseits.

Tarifheft 1, Abteilung B.

Abänderung der Güterklassifikation.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 106 vom 15. September 1903 unter Z. 902 verlautbarte Wortlaut für die Tarifierung des Artikels „Oelfrüchte" wird mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1903 wie folgt abgeändert:

„Oelfrüchte, folgende: Arachiden (Erdnüsse), Iliponüsse, Mowrasaat, Palmnusskerne (Palmkerne) . II A."

Wien, am 16. November 1903. [1118]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Direkter Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Jänner 1904 treten folgende Nachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag V zu dem vom 1. Mai 1898 gültigen Tarife, Teil I, welcher Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen und der Güterklassifikation enthält;
b) Nachtrag V zu dem vom 1. Mai 1898 gültigen Tarife, Teil II, Heft I, und
c) Nachtrag II zu dem vom 1. März 1901 gültigen Tarife, Teil II, Heft 2.

Diese beiden Nachträge enthalten Aenderungen von Bestimmungen und von Frachtsätzen, die Aufnahme neuer Stationen, die Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

Gleichzeitig erscheint eine Neuausgabe des Tarifes, Teil II, Heft 3, welcher Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der serbischen, bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen untereinander enthält.

Exemplare der Nachträge, bezw. des Tarifes sind bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 17. November 1903. [1119]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Am 1. Dezember 1903 treten die Kartierungssätze nach und von Jičin Lokalbahn transit, Turnau Lokalbahn transit für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Jičin-Turnau einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits in Kraft.

Exemplare dieser Kartierungssätze sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 16. November 1903. [1120]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung neuer Tarife auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan anlässlich der Uebernahme derselben in den Staatsbetrieb mit 1. Jänner 1904.

Anlässlich der Betriebsübernahme der Lokalbahn Cilli-Wöllan mit 1. Jänner 1904 durch die k. k. österreichischen Staatsbahnen tritt mit gleichem Tage ein neuer Personentarif, sowie ein neuer Lokalgütertarif der genannten Lokalbahn in Wirksamkeit.

Der letztere wird in dem Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Juli 1903, mittels des vom 1. Jänner 1904 gültigen Nachtrages IV Aufnahme finden.

Durch diese Tarife wird der bisherige Personentarif vom 1. Jänner 1903, sowie der Lokalgütertarif, Teil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan vom 1. Jänner 1898 nebst Nachträgen mit 31. Dezember 1903 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 17. November 1903. [1121]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IX zum Tarife, Teil II, Heft 10, vom 1. Dezember 1898.

Am 1. Dezember 1903 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes und der Nachträge II, VII und VIII die nachstehenden neuen Ausnahmetarife, und zwar:

a) Ausnahmetarif Nr. 69 für den Transport von Spat,
b) Ausnahmetarif Nr. 70 für den Transport von Obst, sowie
c) Ausnahmetarif Nr. 73 für den Transport von Petroleum, Petroleumnaphtha, Petroleumbenzin und Rohbenzin.

Auf Seite 15 dieses Nachtrages ist der Frachtsatz der Abteilung I in der Stationsverbindung Gorlice—Darmstadt Hauptbhf. (Pr.-Hess. St.B. und M.N.B.) von Mk. 2·05 auf Mk. **3·05** richtigzustellen.

Wien, am 14. November 1903. [1122]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Militärtarif.

Aufhebung des Anhanges in dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Oesterreichischen Militärtarife.

Der im Oesterreichischen Militärtarife vom 1. Jänner 1898 auf den Seiten 17 bis 23 angeführte Anhang, enthaltend Fahrbegünstigungen für Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen etc. wird nebst den auf den Seiten 10 bis 15 des Nachtrages I zu diesem Tarife enthaltenen Aenderungen, bezw. Ergänzungen des vorgenannten Anhanges für den Geltungsbereich der

k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
Bárcs-Pakráczer Eisenbahn,
k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen,
k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft,
k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn,
a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn,
Eisenbahn Güns-Steinamanger,
k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn,
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a. G.,
k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn;
priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg,
Lokalbahn Cilli-Wöllan,
Steyrtalbahn,
k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna,
k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und
k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn

mit 31. Dezember 1903 aufgehoben.

Wien, am 17. November 1903. [1123]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der am Oesterreichischen Militärtarife beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 5.

Am 1. Jänner 1904 gelangt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 5, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dieser Tarif enthält direkte Frachtsätze für die frachtgutmässige Beförderung von Gütern des Spezialtarifes 1.

Zugleich tritt der Tarif, Teil III, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Mai 1892, samt allen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können ab 19. November 1903 im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. November 1903. [1124]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe eines neuen Anhanges zum Lokalgütertarife.

Am 1. Jänner 1904 tritt zu dem Lokalgütertarife der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1898 ein neuer Anhang in Kraft, durch welchen der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1903 ausser Geltung gesetzt wird.

In diesem Anhange sind die gegenwärtig bestehenden Kartierungssätze mit einigen Modifikationen, ferner einige seither neu eingeführte Kartierungssätze aufgenommen.

Exemplare des Anhanges sind bei der Tarifabteilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Budapest, V. Rudolfrakpart 6, zum Preise von 30 Heller erhältlich.

Budapest, am 12. November 1903. [1125]

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen II zu den Tarifheften 1 und 2 und von Nachträgen I zu den Anhängen dieser Tarifhefte.

Mit 1. Jänner 1904 tritt

a) und b) je ein Nachtrag II zum Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, sowie

c) und d) je ein Nachtrag I zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1, bezw. Heft 2,

des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes in Kraft.

Die unter a) und b) bezeichneten Tarifnachträge enthalten:

Aenderungen der Besonderen Bestimmungen.

Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abt. B.

Teilweise Aenderungen der Bestimmungen über die Frachtberechnung für Wagenladungsgüter bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen an verschiedene Empfänger in einer Bestimmungsstation.

Neue Bestimmungen für die Reexpedition von Holz in vollen Wagenladungen.

Aenderungen und Ergänzungen der Eilgut-, Klassen- und Spezialtarife für den Verkehr mit Triest, Pola und Rovigno, bezw. Fiume und der Artikeltarife für den Verkehr mit Triest, bezw. Fiume unter Einbeziehung mehrerer Stationen der Bozen-Meraner Bahn, der k. k. österr. Staatsbahnen (darunter Stationen der Wiener Stadtbahn, der Lokalbahn Zeltweg—Wolfsberg—Unter-Drauburg) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Teilweise geänderte Bestimmungen für die Anwendung der Artikeltarife und ein neues Verzeichnis der in dieselben eingereihten Güter.

Aenderungen und Ergänzungen der Abschnitte, welche für den Verkehr via Suezkanal und via Gibraltar etc. besonders vorsehen.

Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsstationen und des Kilometerzeigers etc.

Sonstige Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen.

Die unter c) und d) genannten Nachträge enthalten:

Berichtigungen der Bestimmungen.

Neue Verzeichnisse der Artikel, für welche in den Anhängen Frachtsätze enthalten sind.

Ausserkraftsetzungen von Frachtsätzen.

Aenderungen und Ergänzungen von Anhangspositionen.

Neue Anhangspositionen.

Exemplare der zur Einführung gelangenden Nachträge werden bei den Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen, sowie durch deren Stationen erhältlich sein, und zwar die Nachträge bezeichnet

unter a) zum Preise von 90 Heller für das Stück
„ b) „ „ „ 80 „ „ „ „
„ c) „ „ „ 50 „ „ „ „
„ d) „ „ „ 30 „ „ „ „

Wien, am 16. November 1903. [1126]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Bahnverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Wien einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zur Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Zu der laut Kundmachung [919] in Nr. 107 dieses Blattes vom 17. September 1903 am 1. Dezember 1903 in Kraft tretenden Zusammenstellung von Frachtsätzen wird ein Berichtigungsblatt ausgegeben, laut dessen u. a. die auf Seite 29 dieser Zusammenstellung für Eisen und Stahl etc. nach Wien St.E.G. loko, Wien Oe.N.W.B. loko und Wien K.F.N.B. loko angeführten Frachtsätze ohne Ersatz eliminiert werden.

Wien, am 13. November 1903. [1127]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 18. November. Infolge Dammrutschung wurde der Gesamtverkehr in der Teilstrecke Trsztena—Szuchahora der Arvathaler Lokalbahn voraussichtlich auf vier Tage eingestellt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2569	k. k. österr. Staatsbahnen		Streichhölzer (Zündhölzchen)	Gross-Hollenstein	Waidhofen a. d. Ybbs	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Die Sendungen müssen für Triest bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	39	34	5	Im Kartierungswege		
2570	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Rohe Friesen und Bretter aus Hartholz der Pos. H—18 des Tarif-Teiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Barcs Csáktornya Dubica Gilvács Hosszumezö Kolozsvár Mitrovicz und Mitrovicz-Szávapart Sziszek Uj-Gradiska Ungvár Vinkovci Vizakna	Bludenz, Feldkirch und Nenzing	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Gemeinschaftliches Heft B des Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 274 242 281 322 327 320 341 270 294 320 313 355		Im Kartierungswege		Hierdurch werden die Publikationen in Nummer 144 ex 1902, fortlaufende Nr. 3291, und in Nr. 108 ex 1903, fortlaufende Nr. 2037, dieses Blattes gegenstandslos
				Barcs Csáktornya Dubica Gilvács Hosszumezö Kolozsvár Mitrovicz und Mitrovicz-Szávapart Sziszek Uj-Gradiska Ungvár Vinkovci Vizakna	Dornbirn, Hohenems und Rankweil					274 242 281 327 332 325 341 270 294 325 317 360				
				Barcs Csáktornya Dubica Gilvács Hosszumezö Kolozsvár Mitrovicz und Mitrovicz-Szávapart Sziszek Uj-Gradiska Ungvár Vinkovci Vizakna	Lochau					277 245 284 327 332 325 344 273 297 325 320 360				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2571	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt und unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt			1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. 3. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarife, Teil I, Abteilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten in dem ab 1. Juni 1890 gültigen Tarife, Teil I, Abteilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes		Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Francs Gold für 1000 kg		Im Kartierungswege		
				Brassó	Paris-La Villette-Douane		vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904			132·05				
					Paris-Reuilly					132·80				
				Ungvár	Nancy					88·55				
				Ungvár	Paris-La Villette-Douane und Reuilly		vom 1. Jänner 1904 bis 31. Jänner 1904			104·90				
2572	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Gewöhnliches Eilgut b) Frachtgüter der Klasse I c) " " " II d) " " " A			Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. März 1896	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Heller pro 100 kg ad a) / b) / c) / d)		Im Kartierungswege		
				Helenenschacht	Bregenz					1232 / 582 / 573 / 326				
					Dornbirn					1265 / 595 / 583 / 334				
					Feldkirch					1331 / 619 / 604 / 348				
					Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)					1182 / 564 / 557 / 315				
				oder umgekehrt										
				Neudek	Bregenz					1277 / 606 / 593 / 343				
					Dornbirn					1310 / 619 / 603 / 351				
					Feldkirch					1376 / 643 / 624 / 365				
					Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)					1227 / 588 / 577 / 332				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2573	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Raffiniertes Petroleum	Siehe untenstehende Tabelle		1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarife, Teil II, Heft 7, 8 und 9 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach	Von Kralup (B.E.B.)	Von Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Von Pardubitz (S.N.D.V.B. und St.E.G.)
	Frachtsätze in Mark für 100 kg		
1. Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen:			
Calw	2·35	2·51	2·54
Eislingen	2·03	2·08	2·11
Friedrichshafen	1·60	1·84	1·60
Göppingen	2·06	2·11	2 14
Heilbronn a/N. Hauptbhf.	1·97	2·13	2·16
Heilbronn a/N. Südbhf.	2·01	2·17	2·20
Kirchheim und Teck	2·25	2·34	2·37
Künzelsau	1·85	2·01	2·04
Laupheim	1·88	1·93	1·96
Metzingen	2·29	2·45	2·48
Ravensburg	1·71	1·95	1·71
Reutlingen	2·29	2·34	2·37
Spaichingen	2·04	2·28	2·04
Stuttgart Hauptbhf.	2 05	2·21	2·24
Stuttgart Nordbhf.	2·06	2·22	2·25
Stuttgart Westbhf.	2·09	2·25	2·28
Tübingen	2·38	2·43	2·46
Tuttlingen	1·97	2·21	1·97
Ulm	1·75	1·80	1·83
Urach	2·40	2·56	2·59
Vaihingen a. d. Fildern	2·14	2 30	2·33
Vaihingen-Sersheim	2·09	2·25	2·28
2. Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen:			
Karlsruhe Hafen	2·—	2·16	2·19
Karlsruhe Hauptbhf. und Rangierbhf.	1·98	2·14	2·17
Karlsruhe-Mühlburg Karlsruhe Westbhf.	2·—	2 16	2·19
Mannheim B.B. und Mannheim-Industriehafen transit	1·96	2·12	2·15
Mannheim-Industriehafen	1·97	2·13	2·16

Nach	Von Kralup (B.E.B.)	Von Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Von Pardubitz (S.N.D.V.B. und St.E.G.)
	Frachtsätze in Mark für 100 kg		
3. Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn:			
Luxemburg	3·18	3·34	3·37
Metz	2·97	3·13	3·16
Mülhausen Nord	2·48	2·72	2·48
Mülhausen Wanne	2·47	2·71	2·47
Strassburg C.B., Neudorf und Rheinhafen, Königshofen und Schiltigheim	2·35	2 51	2 50
4. Station der Pfälzischen Eisenbahnen:			
Ludwigshafen a. Rhein	2·02	2·18	2·21
5. Stationen der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz:			
Gustavsburg	1·88	2 06	2·09
Mainz Hafen Mainz Haupthbf.	1·90	2·08	2·11
Mannheim (D.B. Mainz)	1·96	2·12	2·15
Mannheim-Neckarvorstadt	1·97	2·15	2·18
6. Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M.:			
Bockenheim Frankfurt a. M. Hauptbhf.	1·82	2·—	2·03
Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch) Frankfurt a. M. Ostbhf. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen	1·80	1·98	2 01
7. Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken.			
Saarbrücken	2·50	2·66	2·69
Trier Hauptbhf.	3·03	3·19	3·22
Trier West	3·02	3·18	3·21

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2574	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kandiszucker	Böhm.-Leipa (A.T.E. und B.N.B.)	I. Bregenz II. Lindau (Stadt und Ranglerbahnhof)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes, Teil II, Heft 1 und 2	ad I a) 502 Heller b) 415 " ad II a) 496 " b) 458 "	ad I und II a) 447 Heller b) 399 "	ad I a) 55 Heller b) 16 " ad II a) 49 " b) 59 "	Im Kartierungswege		
				Prag (St.B.) Smichow (St.B.) Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B.E.B.					ad I a) 538 Heller b) 484 " ad II a) 434 " b) 400 "	ad I und II a) 410 Heller b) 361 "	ad I a) 128 Heller b) 123 " ad II a) 24 " b) 39 "			
				Nusle-Vršovic				Lokaltarif, bezw. Tarif des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes, Teil II, Heft 1	ad I a) 538 Heller b) 484 " ad II a) 448 " b) 414 "	ad I und II a) 410 Heller b) 361 "	ad I a) 128 Heller b) 123 " ad II a) 38 " b) 53 "			
2575	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schnittholz laut Nomenklatur der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	sämtlichen Tarifstationen	Buchs (Rheintal) loko	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife, sowie der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" unter A—V des Tarif-Teiles I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarife, Teil IV, Heft 2 und 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1899, bezw. 1. Dezember 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 5 Centimes pro 100 kg an die für den Verkehr nach Buchs transit bestehenden Frachtsätze		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2576	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 1/B im Tarif-Teil II vom 1. September 1901 für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Aufgabe von Sammelladungen als Frachtgut im Gewichte von a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, welche aus Artikeln des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes und aus Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen (vgl. B/II Allgemeine Tarifvorschriften zu den §§ 4 und 5, Seite 9) zusammengesetzt sind	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II vom 1. September 1901 für den Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	a) der Wagenladungsklasse A b) der Wagenladungsklasse B	a) (ad Wagenladungsklasse A). Für das wirkliche Gewicht der Artikel des in Rubrik 4 genannten Ausnahmetarifes kommt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1/B—b, für das wirkliche Gewicht der übrigen beigeladenen Güter und — wenn das Gesamtgewicht einer solchen Sammelladung 5000 kg nicht erreicht — auch für das auf 5000 kg fehlende Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Wagenladungsklasse A zur Anwendung. b) (ad Wagenladungsklasse B). Für das wirkliche Gewicht der Artikel des in Rubrik 4 genannten Ausnahmetarifes kommt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1/B—c, für das wirkliche Gewicht der übrigen beigeladenen Güter und — wenn das Gesamtgewicht einer solchen Sammelladung 10.000 kg nicht erreicht — auch für das auf 10.000 kg fehlende Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Wagenladungsklasse B zur Anwendung	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2577	k. k. österr. Staatsbahnen		Zucker aller Art (Ausnahmetarif 14 des in Rubrik 8 genannten Tarifes)	Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen: a) der Linie Radziwiłow—Ozerjany (exkl.)	Krakau transit, für Sendungen nach einem deutschen Seehafen transit seewärts	Bei Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Verschieden	Verschieden	Pfge. a) 42	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidierung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Nowosielitza und Podwołoczyska, auf welchen [illegible] Reklamant als Empfänger erscheinen muss; b) die auf den Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Transport ab Brody, bezw. Nowosielitza und Podwołoczyska nach einem deutschen Seehafen. Bei Aufgabe der Sendungen mit direkte von der russischen Versandstation nach der deutschen Seehafenstation lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidierung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate von der russischen Versandstation nach einem deutschen Seehafen. Die vorzulegenden Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau in Vorlage zu bringen	
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen							b) 74			
				Nowosielitza (Bhf.) transit							72			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit für Sendungen von Stationen: a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (exkl.)							a) 57			
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen							b) 92			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
	k. k. österr. Staatsbahnen		Zucker aller Art der Pos. Z—8 d) des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2	Husiatyn transit	Krakau transit, für Sendungen nach einem deutschen Seehafen transit seewärts	Bei Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	293 Heller	154 Heller	139 Heller	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidierung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: Die auf den Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Transport ab Husiatyn nach einem deutschen Seehafen. Die Original-Zolldokumente über die erfolgte Einfuhr des Gutes aus Russland. Für den Fall, als die Vorlage der Original-Zolldokumente über die erfolgte Einfuhr des Gutes aus Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden. Die vorzulegenden Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 bei der k. k. Staatsbahn Direktion in Krakau in Vorlage zu bringen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2578	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, Kokes und Briquettes der Pos. K—25 der Güterklassifikation	Wien K.F.N.B. transit	Wien S.B. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohlen und Briquettes, für mindestens 10.000 kg bei Kokes. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Südbahn oder Eisenbahn Wien-Aspang adressiert und zu Regiezwecken derselben, bezw. der von letzterer betriebenen Schneebergbahn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Wiener Ueberfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	10	6	4	Im Kartierungswege		Unter den gleichen Bedingungen werden nebenstehende Frachtsätze auch für Kokessendungen, welche in Wien K.F.N.B. von der Gasanstalt in Zwischenbrücken zur Aufgabe gelangen, Anwendung finden
					Wien E.W.A. transit				10	6	4			
				Wien St.E.G. transit	Wien S.B.				10	6	4			
					Wien E.W.A. loko				14	10	4			
									Heller pro Tonne					
2579	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Kohlen, mineralische, und Kokes	Wien K.F.N.B. transit	Wien E.W.A. loko	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle, für mindestens 10.000 kg bei Kokes. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Wiener Ueberfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	140	100	40	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist	
					Simmering E.W.A.				Besteht kein direkter Frachtsatz	120				
				sämtlichen in den Ausnahmetarifen für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. und Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf enthaltenen Aufgabsstationen	Wien E.W.A. loko Simmering E.W.A.			Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf und für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf	Verschieden	Verschieden	40			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2580	k. k. österr. Staatsbahnen		I. Holz der Pos. H—18 a) und H—18 c) II. Holz der Pos. H—19 e) der Güterklassifikation	Mauthausen	a) Wien I (K.E.B.) b) Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 15. Februar 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller I: a) 68, b) 72 II: a) 60, b) 63	Heller I: a) 50, b) 54 II: a) 50, b) 54	Heller I: a) 18, b) 18 II: a) 10, b) 9	Im Kartierungswege		Bis inklusive 14. Februar 1904 gelten noch die im I. Anhange zum Abschnitte A des Heftes 1 des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Post 82 und 83, sowie die im Anhange zum Tarife der Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer (Heft 3 des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Seite 669), Post 4, enthaltenen Ermässigungen
				Frankenmarkt					I: a) 87, b) 92 II: —	I: a) 70, b) 74 II: —	I: a) 17, b) 18 II: —			
				Vöcklamarkt					I: a) 87, b) 92 II: —	I: a) 68, b) 72 II: —	I: a) 19, b) 20 II: —			
				Redl-Zipf					I: a) 85, b) 92 II: —	I: a) 66, b) 70 II: —	I: a) 19, b) 22 II: —			
		Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	I. Holz der Pos. H—18 c), 1. und 2. der Güterklassifikation; II. Brennholz und Sägeabfälle zu Brennzwecken; III. Holzsägespäne der Pos. H—27 b) der Güterklassifikation	Kammer		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller I / II / III a) 99 / 83 / 68 b) 103 / 86 / 72	Heller I / II / III a) 64 / 64 / 64 b) 68 / 68 / 68	Heller I / II / III a) 35 / 19 / 4 b) 35 / 18 / 4			
2581	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Quebrachoholz, geschnitten und geraspelt (Quebracholohe)	Salloch	Kaplitz k.k.St.B. Krems " Lemberg " Linz " Neumarkt-Kallham k.k.St.B. Podgórze-Bonarka K.F.N.B. und k.k.St.B. St. Pölten k.k.St.B. Stanislau k.k.St.B. Umlowitz k.k.St.B. Wels k.k.St.B. Złoczów k.k.St.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 138 137 319 129 130 233 132 341 137 127 330		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2582	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff der Pos. H—32 b der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Krems (G.K.B.)	St. Pölten	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender; Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	149		Im Kartierungswege		
2583			Papier der Pos. P-1 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Voitsberg	Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür				183				
2584			Zündhölzchen	Preding-Wieselsdorf	Hernals	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 5000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür				264				
2585			Eisen der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Wies	Wien St.E.G. loko Simmering E.W.A.	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief				205 208				
					Wien St.E.G. loko Simmering E.W.A.	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 5000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür				200 201				
					Wien St.E.G. loko Simmering E.W.A.	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender				183 188				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2586	**Südbahn-Gesellschaft**		Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen- und Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra-, Brücken- und Gerüsthölzer, Eisenkonstruktionen, Werkzeuge, Ladungsutensilien u. dgl.	Stationen der Strecken Wien (Matzleinsdorf) — Marburg Hauptbahnhof, Marburg Hauptbahnhof—Franzensfeste und Kufstein—Ala oder umgekehrt	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Transporte müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an Organe dieser Bahn adressiert sein, resp. von denselben zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar: in jedem Gewichte 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km; bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen 0·31 Heller pro 100 kg und 1 km. Als Minimalfrachtsatz ist in allen Fällen eine Gebühr von 12 Heller pro 100 kg zu entrichten	Verschieden	**Im Rückvergütungswege**	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, resp. Frachtbrief-Duplikate über versendete und Original-Frachtbriefe über anlangende Regiegüter, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2587	**Südbahn-Gesellschaft**		Lokomotiven, Tender und Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Bozen-Gries oder umgekehrt	Innsbruck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Fahrbetriebsmittel müssen seitens der Bozen-Meraner Bahn an die Südbahnwerkstätte in Innsbruck zur Aufgabe gelangen, resp. von dort an die Bozen-Meraner Bahn zurückgehen. Die Zahlung der Fracht hat nach dem Effektivgewichte zu erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	74 Heller	42 Heller	32 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2588	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holzstoff der Pos. H—29 Holzzellstoff (Cellulose) der Pos. H—32/a und b Holzstoffreste der Pos. A—17 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wildon	Deutsch-Landsberg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	61 Heller	55 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
2589	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf, gültig vom 1. Juni 1899	2540 Heller pro Tonne zu 1000 kg	2340 Heller Tonne pro zu 1000 kg	200 Heller pro Tonne zu 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine Dienststelle der Bozen-Meraner Bahn als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Der Nachlass wird von der Südbahn-Gesellschaft allein getragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2590	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Papier der Pos. P—1 d der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, ferner Cartonpapier, nicht weiter bearbeitet, als: Elfenbein-, Bristol- und Holzpackcartonpapier, weiss oder gefärbt, d. i. mittels Cachirmaschine durch Zusammenkleben zweier oder mehrerer Bogen hergestelltes Cartonpapier, dann Duplexcartonpapier, doppelfärbig, d. i. durch Vereinigung von Doppelläufen direkt auf der Papiermaschine hergestelltes Cartonpapier	Deutsch-Landsberg	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Lokaltarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	162		Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
				Voitsberg						152				
2591	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Schafwollgarn, ein- oder mehrdrähtiges	Vöslau-Gainfarn		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Kolomea k.k.St.B.					870				
					Linz k.k.St.B.					229				
					St. Pölten k.k.St.B.					101				
					Ebreichsdorf W.P.B.					63				
					Unter-Waltersdorf W.P.B.					53				
					Gr.-Neusiedl W.P.B.					63				
					Graz S.B.					188				
					Innsbruck S.B.					478				
					Triest					422				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
										Heller				
2592	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zündholzschachteln, hölzerne, leere, roh, vorgearbeitete, in Kisten verpackt	Branek, Station der K.F.N.B.	Trient (Trento)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	516		Im Kartierungswege		
			Holzdraht und Schwedenschachtel-Span			Aufladen obliegt dem Absender				329				
2593	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, gebraucht, der Pos. E—7 a; Eisen und Stahl alt, abgängig, der Pos. E—8; Eisen- und Stahlabfälle der Pos. E—9 } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Barcs	Assling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen von Serbien, Bulgarien oder Rumänien provenieren und per Schiff in Barcs eintreffen, und ist der bezügliche Nachweis bei der Aufgabe in Barcs zu erbringen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	105 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
2594	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnschienen Laschen, Unterlagsplatten, Schrauben und Schraubenbolzen aus der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Mähr.-Ostrau	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen in Triest, bezw. Fiume nach einem dalmatinischen Küstenorte zur Verschiffung gelangen und für Bosnien bestimmt sein. Das Aufladen bezüglich Sendungen obliegt den Absendern	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3 und 4, bezw. Anhang zum genannten Tarif-Hefte 3	Heller bezüglich des Verkehres nach Fiume auch inkl. ungar. Transportsteuer 287	221	66	Im Kartierungswege		Den Bahnverwaltungen bleibt es vorbehalten, sich von der Verschiffung bezüglicher Transporte und von deren Bestimmung, bezw. Verwendung Ueberzeugung zu verschaffen
					Fiume				305	232	73			
				Schönbrunn	Triest				286	219	67			
					Fiume				305	230	75			
2595	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Fische, Mollusken und Schalthiere, frische	Pola	Wien Südbahnhof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Bei Aufgabe als Eilgut und Beförderung mit Personenzug rücksichtlich der Strecke Pola—Divača und mit Schnellzug Nr. 1a ab Divača bis Wien S.B. | Schnellzügen rücksichtlich des ganzen Durchlaufes (ab Divača bis Wien S.B. mit Schnellzug Nr. 1) Frachtzahlung mindestens für 5 kg pro Sendung. Für das 5 kg übersteigende Gewicht wird je ein angefangenes Kilogramm behufs Gebührenberechnung als voll angenommen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 1), bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	17·31 Heller für 1 kg | 17·97 Heller für 1 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen mit direkten, nach Wien S.B. lautenden Eilfrachtbriefen zur Aufgabe gelangen und werden nur in beschränktem Umfange nach Massgabe des bei den zum Transporte zu benützenden Schnell-, bezw. Personenzügen disponiblen Raumes und nur unter prinzipieller Aufrechthaltung der betriebsreglementarischen Eilgüter-Lieferfristen zur Beförderung übernommen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2596	Südbahn-Gesellschaft		Gyps der Pos. G—26, lit. a), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kapfenberg	Wien-Matzleinsdorf	**Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Anhang zum Lokaltarife	63 Heller	58 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Duplikat-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Kontrolle der Einnahmen der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
2597	Südbahn-Gesellschaft		Holzwaren, ordinäre, als: Holzspangeflechte in Ballen	Ala Wörgl oder umgekehrt	Kufstein	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der allgemeinen Tarifbestimmungen. a) Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg, b) bei Aufgabe als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif		Ala–Kufstein: ad a) 263 Heller, ad b) 214 Heller Wörgl–Kufstein: ad a) 280 Heller, ad b) 226 Heller		Im Kartierungswege		
2598	Südbahn-Gesellschaft		Wein der Pos. W—10 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Balaton-Szt. György	Marburg Hauptbahnhof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg; b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür; c) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. ad c) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Marburg Hauptbahnhof bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	a) 136 b) 136 c) 135	a) 128 b) 121 c) 116	a) 8 b) 15 c) 19	Im Kartierungswege		
									Heller inkl. ungar. Steuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2599	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klasse A des Spezialtarifes 1	Trautmannsdorf St.E.G. oder umgekehrt	Stockerau Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 80 73		Im Kartierungswege		
2600	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rübenschnitze, getrocknete, der Tarif-Pos. Z—10	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Schwechat-Kledering	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	23 Heller	19 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
2601	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Emballagen, gebrauchte, leere, laut Abschnitt C—V, Alinea a und b im Tarife, Teil I, Abteilung B	Freudenthal k.k.St.B. Leipnik K.F.N.B. Lundenburg K.F.N.B. Prerau K.F.N.B. Römerstadt k.k.St.B. Schwarzbach St.E.G. Sternberg K.F.N.B. und k.k.St.B. oder umgekehrt	Smifitz S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 127 112 126 104 132 75 99		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Markpfennige					
2602	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenerze zum Hochofenbetriebe	Eisenerz	Beuthen O.S.F.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen, auf welchen in der Rubrik „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift" die Abfertigung der Sendungen zu den im Ausnahmetarife Nr. 2 B des Tarifheftes 3 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1902 vorgesehenen direkten Frachtsätzen vorzuschreiben ist. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Tunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1902	124	102·4	21·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingesendet werden müssen	Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den tarifmässigen Frachtsätzen nach den nebenbezeichneten oberschlesischen Hochofenstationen in Betracht kommenden Gebührenanteile für die österreichischen Strecken eine Restringierung erfahren, so tritt auch eine Reduzierung des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein. Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen für das in jeder Relation sich ergebende Gesamtgewicht, wobei für jede einzelne Sendung das wirkliche Gewicht, mindestens aber das Ladegewicht des verwendeten Wagens in Rechnung zu ziehen ist, ein zweiprozentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden, das jedoch rücksichtlich der Strecken der kgl. Preussischen Staatsbahnen nicht zur Anwendung gelangt. Die Frachtermässigungen werden von den österreichischen Strecken gewährt
					Bobrek				124	102·4	21·6			
					Borsigwerk				123	101·4	21·6			
					Gleiwitz				122	100·4	21·6			
					Königshütte Oberschl.				124	102·4	21·6			
					Laurahütte				124	102·4	21·6			
					Ludwigsglück				123	101·4	21·6			
					Morgenroth				124	102·4	21·6			
					Schwientochlowitz				123	101·4	21·6			
					Tarnowitz				126	104·4	21·6			
					Zabrze				123	101·4	21·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2603	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		I. Holz des Spezialtarifes 2	Hohenau	Jedlersdorf K.F.N.B. trans.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Auflieferung der Sendungen unter der Adresse eines Streckenvorstandes dieser Bahnen	ad I. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904; ad II. und III. vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	36	31	5	Im Rückvergütungswege	Die auf einen Streckenvorstand der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn als Empfänger lautenden Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezeichneten Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			II. Holz des Spezialtarifes 2	Marchegg trans.					31	27	4			
			III. Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel	Marchegg trans.					34	31	3			
2604	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Braunkohle	Franz Josef-Stollen	Hawran	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swoleňowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	Bestehen keine	Heller für 1000 kg 358		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Schwaz-Kuttowitz						346				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2605	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		**Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut**	**Seidenberg transit**	**Friedland i. B. transit**	**Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Die Sendungen müssen frachtbriefmässig nach Station Dittersbach der Lokalbahn Friedland i. B.-Hermsdorf bestimmt sein und daselbst bezogen werden**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	**Tarife für den ober- und niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897**	**Verschieden**	**Verschieden**	**6 Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende Mai 1905**	**Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der zitierten Tarife nach Friedland i. B. ermässigen, verringert sich der Nachlass in gleichem Ausmasse. Bei Einführung direkter Frachtsätze für den oberschlesischen Kohlenverkehr nach Dittersbach und nach Stationen der Lokalbahn Friedland i. B.-Heinersdorf, bezw. für den niederschlesischen Kohlenverkehr nach Dittersbach, erlischt rücksichtlich der in Frage kommenden Relationen der zugestandene Nachlass gänzlich**
						Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen frachtbriefmässig nach einer Station der Lokalbahn Friedland i. B.-Heinersdorf bestimmt sein und daselbst bezogen werden		**Tarif für den oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897**						
2606	**Oesterr. Nordwestbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Frachtgüter der Klasse A	**Alt-Paka**	**Linz**	**a) Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarife**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	a) 228 Heller b) 212 „		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2607	**Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding**		**Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)**	**Göding**	**Tscheitsch**	**Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**vom 15. Februar 1904 bis 14. Februar 1905**	**Lokaltarif**	**15·5 Heller**	**13·2 Heller**	**2·3 Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32**	
2608	**Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen**	**K. k. österr. Staatsbahnen**	**Holz der Position H—18 c) (Schnittholz)**	**Zavidović**	**Zelenika**	**Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen**	**vom 13. November 1903 bis Ende Dezember 1903**	**Lokalgütertarif, Teil II**	**Verschieden**	**126**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
2609	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		**Cement der Pos. C—5**	**Gartenau**	**Salzburg k.k.St.B. loko und transit und Künstlerhaus-Nonnthal**	**Mindestaufgabe von 20.000 Tonnen während der Begünstigungsdauer und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen** **für jede weitere das Mindestquantum von 20.000 Tonnen übersteigende Wagenladung** / **Bei einer Aufgabe von 20.000 Tonnen**	**vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904**	**Lokaltarif**	**Verschieden**	**Verschieden**	**1·5 Heller** / **1 Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1905**	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
44	Nr. 116 vom 8. Oktober 1903	2143	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Frisches Obst: Abteilung I: verpackt „ II: unverpackt	Bojan etc.	Stuttgart Hauptbhf. etc.	1. Dezember 1903	Ersatzfrachtsätze erscheinen in den mit 1. Dezember 1903 zur Einführung gelangenden Nachtrag IX zum Tarif-Teile II, Heft 10, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898 aufgenommen
45	Nr. 75 vom 4. Juli 1903	1613	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Raffiniertes Petroleum	Zagórzany	allen angeführten deutschen Stationen	1. Dezember 1903	Durch Nachtrag IX zum Tarif-Teile II, Heft 10, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898 gelangen ab 1. Dezember 1903 Ersatzfrachtsätze zur Einführung. (Die Frachtsätze von Kralup, Kolin und Pardubitz bleiben bestehen.)

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
98	Nr. 126 vom 31. Oktober 1903	2356	Oesterr. Nordwestbahn		Gerste	a) Wien b) Korneuburg	Schreckenstein	Die in Kolonne 6 enthaltene Bedingung: „Die Sendungen müssen an ein mit der Station Schreckenstein in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sein" entfällt	
	Nr. 131 vom 12. November 1903	2465	Buschtěhrader Eisenbahn		Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation	Kralup (B.E.B.) Prag (Bubna) (B.E.B.) Prag (Smichow) (B.E.B.) Rusin Zakolan	Station Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.)	In der Rubrik 5, Spalte „von", ist der Querstrich unter dem Worte „Kralup (B.E.B.)" wegzulassen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 135. Wien, 21. November 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 14. November 1903*) für die schmalspurige Lokalbahn von Hruschau nach Polnisch-Ostrau.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien der Mährisch-schlesischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Hruschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Polnisch-Ostrau mit einem Schleppgeleise zur Sodafabrik in Hruschau in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Konzessionärin die im Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Bau der konzessionierten Eisenbahn binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Konzessionärin durch Erlag einer Kaution von K 10.000 in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Konzessionärin wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Konzessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Konzessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Konzessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu

*) Enthalten in dem am 18. November 1903 ausgegebenen CIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 229.

benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projektsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotierung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Kapitalsreserve effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen und des etwa bei der Kapitalsbeschaffung tatsächlich erwachsenen Kursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesamte Anlagekapital ist innerhalb der Konzessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Kontrollversammlungen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Konzessionärin bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der konzessionierten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Konzessionärin in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntnis gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Konzessionärin nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des sekundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unteroffizieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen. Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den kompetenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Kanälen, Röhrenleitungen etc. von seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der konzessionierten Bahn für notwendig erachtet würde, hat sich die Konzessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 7.

Für die Beförderung der Zivilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Die Konzessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der konzessionierten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 10.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer Bediensteten Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionskassa des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen beizutreten, falls nicht für das konzessionierte Bahnunternehmen eine eigene Pensionskassa mit mindestens gleichen Begünstigungen wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

Diese Invaliditäts- und Altersversorgung ist in der Weise durchzuführen, dass die Konzessionärin die definitiven Bediensteten mit dem Tage ihrer definitiven Anstellung, von den übrigen Bediensteten aber mindestens jene, welche den Dienst als Lokomotivführer, Heizer, Kondukteure, Wächter oder Stationsdiener versehen, bei entsprechender Verwendung spätestens nach erfolgter Zurücklegung dreier Dienstjahre bei dem Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen, bezw. bei der eigenen Pensionskassa anzumelden hat.

§ 11.

Die Konzessionärin ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Teilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normierten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern samt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer samt Zuschlägen nach dem Prozentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnprozentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgnis ist sohin der Konzessionärin als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Konzessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher jener Annuität gleichkommt, die zur vierprozentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Aktienkapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Konzessionsdauer notwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführte Annuität in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und der Konzessionärin die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Konzessionärin zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Kapitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Prozent pro Jahr, Zins auf Zins gerechnet, diskontierten Kapitalswerte dieser Zahlung — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Kapitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notierten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der gegenwärtig konzessionierten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionärin bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgeteilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen der Zustimmung des Spezialkommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Die Konzessionärin ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjekte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Konzessionärin dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Konzessionärin und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjekte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Konzession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der konzessionierten Bahn und des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionärin bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven in dem im § 12, Abs. 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält die Konzessionärin das Eigentum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Konzessionärin von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Teilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebarung zu nehmen und insbesondere die projekts- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Konzessionärin zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Der von der Staatsverwaltung bei der Gesellschaft bestellte Kommissär hat auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrates oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungierenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Konzession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachteiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistieren; in einem solchen Falle hat jedoch der Kommissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzessionsurkunde, in den Konzessionsbedingnissen

oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Konzessionsbedingnisse für die schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Hruschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Polnisch-Ostrau.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projektierte Bahn von der Station Hruschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Polnisch-Ostrau ist als eingeleisige Lokalbahn mit einer Spurweite von 0·76 m herzustellen und auszurüsten.

Bis auf weitere Verfügung des k. k. Eisenbahnministeriums darf die Teilstrecke von 3·4/5 km bis zum Endpunkte der Bahn nur für den Güterverkehr benützt werden.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird mit Rücksicht auf die vorwiegende Strassenbenützung mit 15 km pro Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird jedoch nach Ablauf einer angemessenen Betriebsperiode über ein etwaiges Ansuchen der Konzessionärin keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Bei Ausführung der Bahn ist das vom k. k. Eisenbahnministerium für Bahnen mit 0·76 m Spurweite vorgeschriebene Profil des lichten Raumes unter Bedachtnahme auf die für eventuelle Langholztransporte, sowie beim Verkehre aussergewöhnlich langer Wagen in den Bögen erforderlichen Verbreiterungen einzuhalten.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäss der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Konzessionärin hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Kompetenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat die Konzessionärin, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von der Konzessionärin, bezw. von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person desselben Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die ca. 4·3 km lange Bahn beginnt in einer nächst dem Bahnhofe Hruschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzulegenden Umladestation und wendet sich sodann gegen Süden; in km 0·5/8 wird die Rangierstation Hruschau entlang der von Hruschau nach Polnisch-Ostrau führenden Bezirksstrasse angelegt, welch letztere hierauf in einer Länge von ca. 2 km von der Bahn mitbenützt wird.

Im weiteren führt die Linie abermals auf eigenem Unterbau in südlicher Richtung längs des rechten Ufers des Ostrawitzaflusses, wobei in km 3·0/2 die für den Gesamtverkehr auszugestaltende Station Polnisch-Ostrau angelegt wird. Sodann unterfährt die Bahn in km 3·3/4 die Reichsstrassenbrücke über den Ostrawitzafluss, wendet sich in südöstlicher Richtung von diesem Flusse ab, zieht an der Lehne entlang der Gemeindegrenze von Mährisch-Ostrau hin und endet am Dreifaltigkeitsschachte in der Gemeinde Polnisch-Ostrau, woselbst eine besondere Geleiseanlage behufs Verladung der Kohlen ausgeführt wird.

Nebst der vorbezeichneten Linie ist noch ein Schleppgeleise zur Sodafabrik in Hruschau auszuführen, welches in km 0·4/5 der kurrenten Bahn abzweigt.

Aenderungen der im vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Konzessionärin verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Bahn an die Linie Wien—Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Station Hruschau herzustellenden

baulichen Anlagen, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der obgenannten Bahn anzustreben.

Das bezügliche Projekt und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Konzessionärin der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von Bahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständnis zwischen den beteiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll tunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hiervon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicheren Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Konstruktion des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Insoweit es sich jedoch um Grundstücke der gräfl. Wilczekschen Fideikommissherrschaft handelt, kann die Benützung derselben für die Dauer der Konzession im Pachtwege gesichert werden, doch sind auch diese Grundstücke über jeweiliges Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums noch vor Ablauf der Konzession definitiv zu erwerben.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen tunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 45 m betragen.

Insoweit die Bahn auf eigenem Unterbaukörper geführt wird, sind behufs sanfteren Ueberganges aus den geraden in schärfer gekrümmte Bahnstrecken parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in Bahnkrümmungen von 300 m bis 150 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Konstante 3000 zu erfolgen hat.

Bei schärferen Bögen sind je nach der Grösse des Krümmungshalbmessers und der Zulässigkeit der lokalen Verhältnisse die Konstanten 1500 und 750 anzuwenden.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 30 Promille festgesetzt.

In Strecken auf eigenem Unterbaue sind bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

In den auf Strassen gelegenen Bahnstrecken sind die bezeichneten Vorschriften insofern anzuwenden, als es die Konstruktion des Oberbaues und die lokalen Verhältnisse gestatten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf anderenfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Promille nicht übersteigen.

Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im allgemeinen 3·6 m, bei Anlagen von Einsteigeplätzen zwischen den Geleisen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkranen, ferner in Lokomotivremisen 4·0 m zu betragen.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3·0 m entfernt sein.

Der Unterbau hat bei Herstellung eines eigenen Bahnkörpers in der Regel sowohl bei Dämmen, als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 3·0 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältnis der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der diesbezüglichen, vom Eisenbahnministerium vorgeschriebenen Normen zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens der auf eigenem Unterbau liegenden Strecken muss in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundierung durch die Hochwässer des Ostrawitzaflusses ausgesetzt ist, muss derselbe mittels eines 0·3 m starken Mörtelpflasters versichert werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im allgemeinen die hinsichtlich solcher Objektsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragkonstruktionen für die offenen Unterbauobjekte können die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normierten Belastungen mit der in lit. b), Abs. 2, des § 3 angeführten vierzigprozentigen Ermässigung zugrunde gelegt werden.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjekten im Unterbau gelten im allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjekte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie offene Unterbauobjekte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei solchen Unterbauobjekten und Stützmauern, welche Geländer erhalten, muss das Bahnplanum derart breit angeordnet sein, dass an jeder Stelle von der Geleisemitte bis zum nächsten Geländerstabe, bezw. bis zur durchlaufenden Kante der nächsten Tragwand eine Entfernung von mindestens 1·75 m vorhanden ist.

Falls Langholztransporte zu berücksichtigen sind oder aussergewöhnlich lange Wagen verwendet werden sollen, ist das vorgenannte Mass in Bögen nach Erfordernis zu vergrössern.

Bei allen Unterbauobjekten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Bei den neuherzustellenden, bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjekten bis einschliesslich 5·0 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragkonstruktionen von Holz angewendet werden.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung der Bezirksstrasse von Hruschau nach Polnisch-Ostrau zur Anlage der Bahn ist die Zustimmung des Bezirksstrassenausschusses in Oderberg, sowie des schlesischen Landesausschusses einzuholen und dem k. k. Eisenbahnministerium nachzuweisen; die bezüglichen Vereinbarungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Anlage der Bahn hat stets derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite von den Strassenfuhrwerken benützt werden kann, daher eine Abgrenzung, bezw. Trennung des von der Bahn benützten Strassenteiles von dem übrigen Teile der Strasse unzulässig ist.

Die im Strassenkörper liegenden Wasser-, Telegraphenleitungen etc. etc. sind tunlichst derart zu verlegen, dass etwaige Reparaturen an denselben ohne Störung des Bahnverkehres vorgenommen werden können.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjekten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einverständnisse mit den zuständigen Strassenbehörden aus diesem Anlasse projektierten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein; ferner ist in Ansehung solcher Strassenobjekte darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen der grössten Ausladung der Fahrbetriebsmittel der Bahn und den Geländern oder Parapetmauern der mitzubenützenden Brücken stets ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und nach dem Oberbausysteme XXX der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 17·9 kg Normalgewicht pro laufenden Meter und mit 12 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die aus hartem Holze zu erzeugenden Schwellen müssen mindestens 1·6 m Länge, 14 cm obere, 20 cm untere Breite und 13 cm Höhe besitzen.

Der Schotterkörper hat eine Breite von mindestens 2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

Die Oberbaubettung in der auf der Bezirksstrasse liegenden Bahnstrecke ist entsprechend zu entwässern.

9. Hochbauten.

Sämtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

10. Abschluss und Abteilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo ohne dieselben eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten wäre.

Wegeübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Sekundärbetrieb vorgeschriebenen Textierung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugsbremsung zu bemessende Entfernung (in der Regel 200 m), einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Lokomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind in den Strecken auf eigenem Unterbaukörper Neigungszeiger anzubringen.

In Strecken auf eigenem Unterbaukörper, sowie in unverbauten Strassen sind längs der Bahn in Abständen von 100 zu 100 m Abteilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abteilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Bezüglich des Ausgangspunktes der Kilometrierung ist die Weisung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigentums sind durch Grenzsteine zu markieren.

11. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojekte, bezw. der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist womöglich ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften an den Bahngebäuden, eventuell bei Haltestellen ohne Wartehallen auf Säulen ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

12. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

13. Fahrbetriebsmittel.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, mindestens den dritten Teil von den zur Verwendung gelangenden Lokomotiven derart mit verschiebbaren Radsätzen einzurichten, dass dieselben auch für Bahnen von 70 cm Spurweite benützbar sind und bei voll ausgerüstetem Zustande keinen grösseren Achsdruck als 3·2 Tonnen aufweisen.

An Fahrbetriebsmitteln sind zunächst mindestens anzuschaffen:

1 Tenderlokomotive mit 4 gekuppelten Achsen;
1 Lokomotive mit 4 gekuppelten Achsen, welche der vorangeführten Bedingung zu entsprechen hat;
2 Dampfmotorwagen;
2 Personenwagen;
11 Güterwagen verschiedener Gattungen.

Der Achsdruck der Lokomotive mit nicht verschiebbaren Radsätzen darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 7 Tonnen nicht überschreiten.

Alle Lokomotiven sind mit doppelten Bremsvorrichtungen (Luftsaugebremse und Handbremse), die Dampfmotorwagen mit der Handbremse zu versehen. Mindestens die Hälfte aller übrigen Wagen ist sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse, der Rest derselben mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse zu versehen. Die zur Personenbeförderung dienenden Wagen sind heizbar einzurichten.

Die Pläne für sämtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

14. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau der Bahn erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Konzessionärin von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Konzessionärin obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

15. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Konzessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

16. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Kommission der Konzessionärin bekanntgegebenen Konservator anzuzeigen.

Die Konzessionärin ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Zentralkommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigentum zu übergeben.

Im übrigen hat die Konzessionärin den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Zentralkommission gewissenhaft Folge zu leisten.

17. Eventuelle Einbeziehung der Lokalbahn in eine Durchzugslinie.

Die Konzessionärin verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Teilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Warenklassifikation und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, anderseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Teil I der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Teil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterklassifikation der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig konzessionierte Lokalbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgnis geliefert hat, welches die Verteilung einer mindestens fünfprozentigen Dividende an die Aktionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnismässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Notstandstarife.

In Fällen eines Notstandes und aussergewöhnlicher Teuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutztiere in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erfordernis die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Konzessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Lokalitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Mietzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Konzessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Korrespondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direktion oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Konzessionärin übernimmt die Verpflichtung, die für die Bahn herzustellenden Telephonleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatkorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbständige Leitungen auf dem von der Konzessionärin eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Konzessionärin durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Konzessionärin ist ferner verpflichtet, auf der konzessionierten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte gültigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Konzessionärin ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der konzessionierten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Lokalbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Konzession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Zertifikaten ausweisen, müssen samt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Eskorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hierfür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den kompetenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hierfür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat die Konzessionärin sich zu unterwerfen.

Wien, am 14. November 1903.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 10. November 1903,*) betreffend die Aufhebung der Expositur des Hauptzollamtes Pozsony in der Mineralölraffinerie „Apollo“.

Nach einer Mitteilung des kgl. ungarischen Finanzministeriums wird die Zollexpositur des Pozsonyer kgl. ungarischen Hauptzollamtes in dem Etablissement der „Apollo“-Mineralölraffinerie-Aktiengesellschaft mit Ende des Monates November 1903 aufgehoben werden.

Böhm m. p.

---

*) Enthalten in dem am 17. November 1903 ausgegebenen CIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 227.

Eröffnung der Teilstrecke Janów—Jaworów der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów.

Am 14. November wurde die Teilstrecke Janów-Jaworów der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów mit den Stationen, bezw. Haltestellen Janów (bisherige Station), Lelechówka, Wereszyca-Wiszenka, Starzyska-Dwór (Personenhaltestelle), Starzyska-Szkło, Jazów nowy, Cetula (Personenhaltestelle) und Jaworów dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Lelechówka, Wereszyca-Wiszenka, Starzyska-Szkło, Jazów nowy und Jaworów für den Gesamtverkehr und die Personenhaltestellen Starzyska-Dwór und Cetula für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 243. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. November wurde seitens der Regierung der Entwurf des Finanzgesetzes mit dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1904 eingebracht.

Der Staatsvoranschlag weist ein Gesamterfordernis von K 1.734,771.291
und eine Gesamtbedeckung von . . . . K 1.737,509.991
sohin einen Ueberschuss von . . . . K 2,738.700
auf.

Gegenüber dem Vorjahre ist die Erfordernissumme um K 8,545.855, die Bedeckung um K 10,868.728 und der Ueberschuss um K 2,320.873 grösser.

Der Voranschlag des Handelsministeriums weist gegenüber dem Vorjahre ein Mehrerfordernis von Kronen 3,954.110 auf.

Dasselbe ist beim eigentlichen Staatsaufwande, welcher durch den Entfall des im Vorjahre mit K 800.000 präliminierten Kredites für die Vorarbeiten zu dem in Hinkunft bezüglich des Erfordernisses durch die im Wasserstrassengesetze vorgesehene Anleihe zu deckenden Bau von Wasserstrassen wesentlich entlastet wurde, nichtsdestoweniger aber gegenüber dem Vorjahre nur eine um K 57.440 niedrigere Ziffer aufweist, hervorgerufen durch die Einstellung einer Rate per K 600.000 für die Beteiligung an der Weltausstellung in St. Louis, ferner durch die Uebernahme des Kredites für das astronomisch-meteorologische Observatorium in Triest auf diesen Etat, sowie durch die Erhöhung der Kredite für die Zentralleitung, für das Patentwesen, für die Förderung des Gewerbes, für die Herstellung der Statistik des auswärtigen Handels und der Zwischenverkehrs-Statistik, dann durch Mehransprüche beim Arbeitsstatistischen Amte, bei der Gewerbe-Inspektion, bei dem Eichdienste und bei dem Hafen- und Seesanitätsdienste. Zum grössten Teile beruht jedoch das Mehrerfordernis auf der erhöhten Veranschlagung der Kosten für die Post- und Telegraphenanstalten.

Im Etat des Eisenbahnministeriums werden im Ordinarium K 1,855.180 und im Extra-Ordinarium K 3,133.150, zusammen K 4,988.330 mehr beansprucht.

Von diesem Mehraufwande entfallen K 2,011.120 auf die Zentralleitung, deren Ausgaben insbesondere durch die Ausgaben für Beiträge zu den Altersversorgungs-Anstalten und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen (+ K 1,512.600), Erwerbsteuer von dem Staatsbahnbetriebe (+ K 131.700) und Wiedereinstellung eines Kredites zur Trassierung von Eisenbahnen und sonstigen Auslagen in Eisenbahn-Angelegenheiten (K 200.000) eine Steigerung erfahren.

Im Ordinarium des Staatsbahnbetriebes sind für persönliche Ausgaben um K 2,109.360 mehr, dagegen für sachliche Betriebsauslagen um K 2,003.780 weniger, somit im ganzen um K 105.580 mehr veranschlagt. Von dem Mehraufwande an persönlichen Auslagen entfällt hauptsächlich ein Teilbetrag von K 568.205 auf den Streckenzuwachs und ein Teilbetrag von K 243.230 auf Vermehrung und Verbesserung der Systemisierung des Personales der bereits bestehenden Linien. Ferner ergibt sich infolge normalmässiger Vorrückungen und Lohnerhöhungen abzüglich mehrerer Minderausgaben ein Mehrerfordernis von K 923.615 und infolge Erhöhung des Beitrages zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung ein Mehrbetrag von K 374.310. Bei den sachlichen Betriebserfordernissen wird zwar für den Streckenzuwachs ein Plus von K 413.915 erforderlich, im übrigen hingegen lässt sich ein Mindererfordernis von K 2,417.695 konstatieren, welches zumeist auf die niedrigeren Kohlenpreise, sowie auf eine ökonomischere Betriebsgebarung zurückzuführen ist.

Im Extra-Ordinarium des Staatsbahnbetriebes stellt sich das Mehrerfordernis auf K 2,097.100, und zwar hauptsächlich wegen der Erhöhung des Kredites für die Erneuerung minderwertiger Fahrbetriebsmittel (+ K 1,480.000), dann für Inventarvermehrung (rund K 200.000) und Verbesserung der Speisewässer (+ K 330.000).

Ein Mehrerfordernis (K 806.650) bildet auch der Anteil des Staates an dem voraussichtlich pro 1903 sich ergebenden Betriebsabgange der Wiener Stadtbahn, welcher im Jahre 1904 zu berichtigen sein wird.

Für Subventionen und Dotationen konnte hauptsächlich mit Rücksicht auf den Entfall der Annuitäten-Zahlungen an das Land Bukowina (— K 441.810) und auf die geringere Veranschlagung des Garantiezuschusses für die Oesterreichische Nordwestbahn (— K 750.000) ungeachtet der Erhöhung der Subventionen an den Oesterreichischen Lloyd (Ostafrika-Dienst) um K 400.000 und der Erhöhung des Erfordernisses für die die Staatsgarantie geniessenden Lokalbahnen (+ K 90.900) ein gegenüber dem Vorjahre geringerer Betrag zur Präliminierung gelangen.

Hinsichtlich der Bedeckung weist der Etat des Handelsministeriums eine Steigerung um K 1,525.170 auf, welche nahezu ausschliesslich auf dem zu gewärtigenden Mehrertrage der Post- und Telegraphenanstalt und des Postsparkassenamtes beruht.

Die Einnahmen des Eisenbahnministeriums sind um K 1,114.920 höher als im Vorjahre veranschlagt; hiervon entfällt auf die Erhöhung der ordentlichen Einnahmen des Staatsbahnbetriebes ein Betrag von K 889.050. Die Erhöhung der Transporteinnahmen ist mit K 1,472.600 berechnet, von welchem Betrage K 734.100 auf den Streckenzuwachs und K 738.500 auf die bestehenden Linien entfallen. Beim Salzgeschäfte ergibt sich infolge einer Aenderung der Verrechnungsart eine Mindereinnahme von rund K 713.000.

Weiters wurde eine Regierungsvorlage, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und die eventuelle Einlösung dieser Bahn, eingebracht.

In derselben Sitzung wurden folgende Dringlichkeitsanträge gestellt, und zwar seitens der Abgeordneten:

Dr. Chiari und Genossen wegen der Eisenbahn Zöptau-Römerstadt;

Dr. Hofmann v. Wellenhof und Genossen, betreffend die Eisenbahn Gleisdorf-Hartberg;

Dr. Sylvester und Genossen über die Hafenanlagen von Triest;

Schraffl und Genossen wegen Ausbaues der Vinschgau-Bahn;

Procházka und Genossen, betreffend die Bezüge der Bediensteten der Staatsbahnen;

Daschl und Genossen, betreffend die Donauuferbahn Krems-Grein;

Steiner und Genossen, betreffend die Lokalbahnen St. Andrä-Wördern—Sieghartskirchen;

Die Abgeordneten Kleewein und Genossen stellen den Antrag, betreffend die Rückversetzung der Station Etsdorf am Kamp in die erste Fahrpreiszone der Strecke Etsdorf—Krems der Kaiser Franz Joseph-Bahn.

Schliesslich wurden Interpellationen eingebracht von den Abgeordneten:

Wenzel Hrubý und Genossen an den Eisenbahnminister (Verunglückung des Michael Dohnal am Bahnhofe der Nordbahn in Oderberg);

Iro und Genossen an den Eisenbahnminister (Ausbau der Lokalbahn Pilsen-Theusing bis Netschetin);

Dr. Bareuther und Genossen an den Eisenbahnminister (Abschaffung der doppelsprachigen Fahrkarten bei der Lokalbahn Asch-Rossbach);

Dr. Licht und Genossen an den Ministerpräsidenten und den Handelsminister (Bau des Brünner Stichkanales);

Siegmund und Genossen an den Eisenbahnminister (Uebernahme der Reichenberg-Zittauer Bahn in die sächsische Staatsverwaltung);

Procházka und Genossen an den Eisenbahnminister (Entlohnung der Oberbau-, Magazins- und Stationsarbeiter der Staatsbahnen);

Dr. Tschan und Genossen an den Eisenbahnminister (zweites Geleise auf der Strecke Dux—Bodenbach).

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Lambach — Vorchdorf-Eggenberg. (Anordnung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Vornahme der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen auf der normalspurigen Lokalbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg für den 19. November und die folgenden Tage anberaumt.

[E.-M.-Z. 49.825.]

Tauernbahn. (Vergebung der Hochbauarbeiten auf der Teilstrecke Schwarzach—St. Veit—Badgastein.) Die Herstellung des Hochbaues in den Stationen und Haltestellen, sowie auf der freien Strecke der Teilstrecke Schwarzach—St. Veit—Badgastein der Tauernbahn wurde vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund der am 9. November 1903 durchgeführten Offertverhandlung rücksichtlich des Streckenteiles I der Bauunternehmung Jakob Ceconi in Salzburg, rücksichtlich der Streckenteile II und III der Bauunternehmung Johann und Ignaz Schrems in Lambach übertragen.

Verschiedene Mitteilungen.

Industrierat. (Vorberatung der Fragen des Seeverkehres.) Das Subkomitee zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehres hielt am 18. November unter Vorsitz des Obmannes Herrenhausmitgliedes Krupp seine sechste Sitzung, an welcher Se. Exzellenz der Herr Handelsminister Freiherr v. Call teilnahm.

Zunächst erstattet Referent Zentraldirektor Günther Bericht über den Antrag des Mitgliedes Reichsratsabgeordneten Hofrates Ritter v. Vuković, betreffend die Ausgestaltung der dalmatinischen Häfen. Referent erörtert nach einem Hinweise auf die Ursachen der wirtschaftlichen Rückständigkeit Dalmatiens die Massnahmen zur Abhilfe gegen diese Uebelstände und bespricht insbesondere die Mängel der dalmatinischen Schiffahrt, welche immer mehr in fremde Hände gelange, während der Oesterreichische Lloyd in Verkennung des eigenen Vorteiles sich nach und nach aus Dalmatien vollständig zurückgezogen habe. Der Referent befasst sich sodann eingehend mit den Hafenanlagen in Zara, Sebenico, Spalato, Gravosa und Cattaro und unterbreitet detaillierte Vorschläge zu deren Ausgestaltung. Als ein weiteres unabweisliches Erfordernis bezeichnet er die Verbindung der dalmatinischen Häfen mit dem bosnischen Bahnnetze und tritt hierbei insbesondere für die Herstellung der Linien Sebenico — Spalato — Novi und Spalato — Aržano — Bugojno ein.

Kommerzialrat Singer ist der Ansicht, dass die Frage der Ausgestaltung der dalmatinischen Häfen von dem Standpunkte zu beurteilen sei, ob die beantragten Riven und Moli den allseits gewünschten Effekt, das Land wirtschaftlich zu heben, tatsächlich herbeiführen werden. Er erörtert verschiedene Massnahmen zur Entwicklung des Landes und meint, dass man vorerst nur die Verbesserungen in den Häfen von Sebenico und Spalato der Regierung empfehlen möge.

Kaiserl. Rat Schweiger schliesst sich dem Antrage Singer an.

Reichsratsabgeordneter Dr. Kolischer tritt den Ausführungen der beiden Vorredner unter Hinweis auf die wirtschaftliche Bedeutung Dalmatiens für Oesterreich entgegen. Jede neue Kommunikation schaffe Produktion und Geschäftsverkehr. Aus politischen, ökonomischen und allgemein staatlichen Gründen könne man sich der Notwendigkeit der Ausgestaltung des Verkehrswesens und der Hafenanlagen in Dalmatien nicht verschliessen.

Reichsratsabgeordneter Ritter v. Vuković tritt gleichfalls den Ausführungen der beiden ersten Redner entgegen und bittet, dem Referentenberichte zuzustimmen und dessen Anträge anzunehmen.

Bei der Abstimmung wird auf Antrag des Abgeordneten Dr. Kolischer beschlossen, den Bericht des Referenten zur Kenntnis zu nehmen und den Bericht, sowie die Anträge über die Ausgestaltung der dalmatinischen Häfen der Regierung zur eingehenden Würdigung zu empfehlen.

Mitglied Ritter v. Hütterott begründet den von ihm in Gemeinschaft mit dem Mitgliede Economo gestellten Antrag, betreffend die Vorlage der Studien und Alternativprojekte in bezug auf die Erweiterung des Triester Hafens, indem er auf die Dringlichkeit dieser Angelegenheit mit Rücksicht auf den Ausbau der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest hinweist.

Es gelangen sodann die mit Bezug auf die Hafenbaufrage an den Industrierat gelangten telegraphischen Eingaben des Podestà von Triest und der Triester Spediteure zur Verlesung, welche sich für die Anlage des Hafens nach dem vorliegenden Projekte in St. Andrea als der zweckmässigsten, bestmöglichen und raschesten Lösung der für Triest vitalen Hafenfrage aussprechen.

Desgleichen werden Eingaben von Reedern verlesen, welche sich sämtlich gegen die projektierte Hafenanlage in St. Andrea aussprechen und dafür eintreten, den Hafen in der geschützten Zone der Bucht von Muggia anzulegen.

Die Mitglieder Ritter v. Hütterott und Economo treten einigen in der verlesenen Denkschrift vorgebrachten nautischen Bemänglungen des Projektes St. Andrea nachdrücklich entgegen und bezeichnen dieses Projekt als das unter den heutigen Verhältnissen günstigste.

Mitglied v. Noot macht auf die Kosten aufmerksam, die den in Triest ansässigen Industrien aus einer Verlegung erwachsen würden.

Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Generalversammlung.) Am 7. April fand in Bozen unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Sigismund Schwarz und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Josef Ritter v. Falser die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche 1920 Aktien mit 364 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Bruttoeinnahmen K 295.937·86 (gegen K 294.966 im Vorjahre), die Gesamtausgaben K 164.215·43 (K 162.790) und der Betriebs-Nettoertrag K 131.722·43 (K 132.178). Zuzüglich des Gewinnvortrages ex 1901 ergab sich ein Gewinn von K 141.208·73 (K 132.627). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloss die Generalversammlung, den Gewinn zur Dotierung des Reservefonds mit K 6600 und des Amortisationsfonds mit K 3200, ferner zur Ausschüttung einer Dividende von 4 Prozent auf die Prioritätsaktien lit. A, einer 5prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien lit. B und einer $4^1/_2$prozentigen Dividende an die Stammaktien (wie im Vorjahre) zu verwenden und den Rest per K 18.212·73 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Sigismund Schwarz und Alois v. Aufschnaiter wurden wiedergewählt und die Kooptierung des Verwaltungsrates Dietrich Jenny genehmigt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

[E.-M.-Z. 22.155.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Aenderung von Fahrpreisen für Arbeiterkarten.

Mit 1. Jänner 1904 gelangen an Stelle der im Tarife für den obenbezeichneten Verkehr zwischen Konstanz einerseits, Innsbruck, dann Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Lokalbahn Trient-Tezze anderseits, ferner zwischen Basel S.B.B. und Innsbruck enthaltenen Fahrpreise für Arbeiter herabgesetzte Fahrpreise zur Einführung.

Wien, am 18. November 1903. [1128]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über den Bodensee.

Aenderung von Fahrpreisen für Arbeiterkarten.

Mit 1. Jänner 1904 gelangen an Stelle der im Tarife für den obenbezeichneten Verkehr zwischen Konstanz einerseits, Innsbruck, dann Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Lokalbahn Trient-Tezze anderseits, ferner zwischen Basel Bad. Bh. und Innsbruck enthaltenen Fahrpreise für Arbeiter herabgesetzte Fahrpreise zur Einführung.

Wien, am 18. November 1903. [1129]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Einführung des Nachtrages VII zum Gütertarife.

Zu dem ab 1. Mai 1900 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits tritt am 1. Jänner 1904 der Nachtrag VII in Kraft, welcher die ergänzten, bezw. abgeänderten Schnittfrachtsätze der Abteilung B des vorerwähnten Tarifes enthält.

Wien, am 17. November 1903. [1130]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I (Neuauflage) zu dem ab 1. Oktober 1902 gültigen Anhange zum Tarife, Teil II.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, tritt der Nachtrag I (Neuauflage) zu dem ab 1. Oktober 1902 gültigen Anhange zum Tarife, Teil II, für den Niederösterreichischen Eisenbahnverband in Kraft, welcher die Erstreckung der Gültigkeitsdauer des Anhanges und die Ausserkraftsetzung der Anhangspost Nr. 8 für Metallwaren enthält.

Dieser Nachtrag kann bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 5 Heller bezogen werden.

Wien, am 16. November 1903. [1131]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Teil II, Heft 1, des Nachtrages II zum Tarife, Teil II, Heft 2, und des neuen Anhanges zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Mit 1. Jänner 1904 und, insoweit durch die weiter unter a) und b) angeführten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1904 tritt

a) der Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Heft 1,
b) „ „ II „ „ „ „ 2 und
c) „ neue Anhang „ „ „ „ 1

für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Oktober 1900, bezw. vom 1. August 1901, in Kraft.

Die obenbezeichneten Nachträge enthalten:

ad a) Ergänzung der Stations- und Schnitt-Tarife, dann der Ausnahmetarife 2, 4, 5, 8 und 15, sowie einen neuen Ausnahmetarif für Wein (17);

ad b) Ergänzung der Tarife 2, 8, 18, 31 und 34, dann Aufnahme neuer Positionen in den Tarif 34, sowie neue Tarife für Floretseide als Eil- und Frachtgut, Holzdraht, Schwedenschachtelspan, Zündholzschachteln und Rohdachpappe.

Diese Tarifbehelfe können bei den beteiligten Verwaltungen zu nachstehenden Preisen bezogen werden:

ad a) . . . . K —·40
ad b) . . . . K —·20
ad c) . . . . K 1·—

Wien, am 16. November 1903. [1132]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutschland. (Beschaffung von Güterwagen mit mehr als 10 t Ladegewicht.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 129 vom 7. November 1903 aus der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen reproduzierte Mitteilung über eine im obigen betreff von der Dresdner Handelskammer an die General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen gerichtete Vorstellung wird in Nr. 88 vom 11. November 1903 der vorzitierten Zeitung insofern ergänzt und berichtigt, als die Handelskammer in dieser Eingabe nicht gegen die Beschaffung grösserer Güterwagen eingetreten ist. Vielmehr hat sie darin die technischen und wirtschaftlichen Vorteile, die für die Eisenbahnverwaltung, sowie auch für bestimmte beteiligte Kreise mit der Einführung von Wagen mit

grösserem Ladegewichte verbunden sind, durchaus anerkannt. Für die in Sachsen bestehenden Verkehrsverhältnisse erachtet sie aber die Beibehaltung eines erheblichen Bestandes von 10 t-Wagen für dringend erforderlich, da bei der Vielseitigkeit der dortigen Industrie und der grossen Zahl von Betrieben aller Grössenklassen es den zu stellenden Anforderungen nicht genügen werde, wenn künftig nur noch Wagen von mehr als 10 t vorhanden sein sollten. „Da nun“, so fährt die Eingabe fort, „die sächsische Eisenbahnverwaltung bereits seit Mitte der Neunziger-Jahre Wagen zu 10.000 kg überhaupt nicht mehr bauen lässt, ist zu erwarten, dass die noch vorhandenen derartigen Wagen in immer rascherer Folge aus dem Verkehre gezogen werden. Damit werden sich die Schwierigkeiten für viele Betriebe, besonders der Fertigindustrie, für kleinere Fabriken und Händler sehr häufen.“ Hieran ist dann die Bitte geknüpft, dass ein gewisser Bestand von offenen, sowie auch von gedeckten Güterwagen zu 10 t dauernd beibehalten werde. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigungen für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. a. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Kunstausstellung der Berliner Sezession in Berlin-Charlottenburg
   7. November 1903 bis Jänner 1904
   (die Rückladefrist wurde auf acht Wochen ausgedehnt);
2. die Hundeausstellung in Bonn
   5. und 6. Dezember 1903;
3. die Ausstellung Münchener Künstler in Brünn
   Schluss der Ausstellung anfangs November 1903.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif. Heft 1 und 2, vom 1. April 1901. (Frachtberechnung für Seemuscheln von Antwerpen Süd etc.) Für Seemuscheln von Antwerpen Süd, Gare Centrale, Bassins et Entrepôt local wird die Fracht zu den Sätzen für Antwerpen (Bassins et Entrepôt) transit berechnet.

Kunstausstellung in Venedig. (Schliessung der Ausstellung.) Im Nachhange zu der im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 49 vom 30. April 1903 im obigen betreff verlautbarten Notiz wird mitgeteilt, dass die in Venedig stattfindende Kunstausstellung am 11. November 1903 geschlossen worden ist.

Die Frist für die frachtfreie Rückbeförderung der Ausstellungsgüter läuft daher mit dem 9. Dezember 1903 ab.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. (Einbeziehung der Station Maizières.) Die Station Maizières wurde mit Gültigkeit vom 20. November 1903 in die Klasse 8 (Petroleum etc.) mit den für Devant-les-Ponts bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Verkauf von Altmaterialien und Emballagen.

Die in den Materialmagazinen Wien und Gmünd vorrätigen Altmaterialien und Emballagen gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei der k. k. Staatsbahn-Direktion (Zugförderungs- und Werkstättenabteilung) erhältlichen Offertformularen und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmässig adjustierten Offerte sind bis längstens **30. November 1903, 12 Uhr mittags,** beim Einreichungsprotokolle der gefertigten Direktion einzubringen und die bedungenen Vadien spätestens bis 28. November 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 10 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 15. November 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Bau-Ausschreibung.

(Eisenbahn-Unterbauarbeiten, Beschotterung und Oberbauarbeiten, Einfriedungen, Hochbauten.)

Auf der Teilstrecke Beneschau—Nusle der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag ist behufs Herstellung des zweiten Geleises die Ausführung der Unterbauarbeiten, der Beschotterung und der Oberbauarbeiten, der Einfriedungen und des Hochbaues, ausschliesslich der Lieferung des eisernen Ueberbaues, der Brücken, der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Teile gegen Einheitspreise auf Nachmass der wirklich geleisteten Mengen, zum Teile gegen Pauschalbeträge.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Kronen abgerundet:

Baulos				Kostenbetrag				
Nr.	Lage zwischen Kilometer		Länge	Unterbau	Oberbau	Einfriedungen	Hochbau	Zusammen
	von	bis						
	Kilometer			Kronen				
3	165·200	173·670	8·470	295.280	85.730	3.260	121.850	506.120
4	173·670	182·700	9·030	341·840	102.050	4.730	139.660	588.280
5	134·700	143·700	9·000	531·710	97.200	3.040	70.500	702.450
	Gesamtbetrag . .		26·500	1,168·830	284.980	11.030	332.010	1,796.850

Die Vollendungstermine sind für alle drei Baulose gemeinschaftlich derart festgesetzt, dass an jenen Unterbauobjekten, welche einen eisernen Ueberbau erhalten, vom 1. September 1904 an mit der Aufstellung der eisernen Tragwerke ungehindert begonnen werden kann, dass ab 15. September 1904 an die Montierung der mechanischen Einrichtung der Wasserkrane und Brückenwagen ungehindert erfolgen kann, dass ferner vom 1. November 1904 an sämtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden können, und dass am 1. Dezember 1904 die Betriebseröffnung anstandslos stattfinden kann.

Die Detailpläne des Bauvergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Massenverteilung in graphischer Darstellung, die Preisliste, die summarischen Kostenvoranschläge, die Bedingnisse und die sonstigen Offertbeilagen sind an Werktagen innerhalb der Amtsstunden von 8 Uhr früh bis 3 Uhr nachmittags bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag einzusehen und haben die Offerenten die Einsichtnahme und vollständige Kenntnis derselben durch Fertigung der aufgelegten Offertbeilagen zu bestätigen.

Die bezüglichen Angebote sind vorschriftsmässig gestempelt, in separatem, mit der Aufschrift: **„Offert auf Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Beneschau—Nusle“** versehenen, versiegelten Kuverte, **spätestens bis 16. Dezember 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag einzureichen.

Die kommissionelle Eröffnung der termingemäss eingebrachten Angebote findet 2 Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines statt, und steht es den Offerenten oder deren Bevollmächtigten frei, der kommissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Das Offert muss auf die sämtlichen ausgeschriebenen Herstellungen und Lieferungen lauten; das Vadium beträgt K 89.840; der Offertleger hat bis zur Entscheidung über die Annahme oder Nichtannahme des Offertes im Worte zu verbleiben.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit und behördliche Autorisation bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Offerte, deren Aussteller die Offertbeilagen nicht rechtzeitig unterschrieben haben, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Angebote bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingebracht betrachtet.

Prag, im November 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2610	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mineralische Kohle	8 mečna-Sternberg	Lana	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; 2. Einhaltung der Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, Ausnahmetarif I a	220 Heller für 1000 kg	170 Heller für 1000 kg	50 Heller für 1000 kg	Rückvergütung	Bahnamtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis längstens 28. Februar 1905 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
2611	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Lehm, roh, unverpackt	den im Ausnahmetarife Nr. 33 A angeführten österreichischen Stationen des in Rubrik 8 benannten Tarifes	den im Ausnahmetarife Nr. 33 A angeführten Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und sächsisch-preussischen Wettbewerbstationen des in Rubrik 8 benannten Tarifes **und umgekehrt**	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10,000 kg und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Bestimmungen des in Rubrik 8 benannten Tarifes	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Die im Ausnahmetarife Nr. 33 A des in Rubrik 8 benannten Tarifes enthaltenen Frachtsätze		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller ad a) b)	ad a) b)	ad a) und b)			
2612	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Roman-Cement	a) Kiefersfelden b) Kufstein	Kl.-Schwechat	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897. (Ausnahmetarif Nr. 29)	123 124	113 114	10	Im Kartierungswege		*) Die Sendungen müssen in Penzing per Achse abgeführt werden
					Nussdorf				112 113	101 102	11			
					Penzing*)				110 111	99 100	11			
					Wien I (K.E.B.)				110 111	99 100	11			
					Wien II (K.F.J.B.)				114 115	103 104	11			
					Wien Donaukaibhf.				120 121	108 109	12			
					Wien Lagerhaus				114 115	108 109	6			
					Wien Praterkai				114 115	108 109	6			
2613	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, ausgenommen Traubenzucker (Glycose), Stärkezucker und Bleizucker	Prag (k.k.St.B.) Smichow (k.k.St.B.) Hrabowka trs. (k.k.St.B.)	Landeck	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Ausfuhr des Zuckers, bezw. des Getreides mittels Strassenfuhrwerken über Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle nach der Schweiz Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	332 Heller	184 Heller	148 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe längstens nach einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass der Zucker, bezw. das Getreide von Landeck via Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle tatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde	Diese Refaktiesätze finden auch für solche Sendungen Anwendung, die im landschaftlichen Lagerhause in Innsbruck reexpediert werden
			Getreide	Prag (k.k.St.B.)					286 Heller	248 Heller	38 Heller			
				Neubaus (k.k.St.B.)					254 Heller	241 Heller	13 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2614	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holzkohle	Pakrač	Pola	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.** Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestent kein direkter Frachtsatz	154 Heller inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		Der Nachlass wird von den Strecken der Südbahn und der Bares-Pakracer Eisenbahn getragen
2615	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle der Pos. K—25	Trifail	Cervignano	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife, Teile II	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für die Tonne = 1000 kg 740		Im Kartierungswege		
			Reis der Pos. R—4 b, Reiskleie und Reisstaub der Pos. R—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil 1	Villa Vicentina	Wien (Matzleinsdorf) Budapest (S.B.) Graz (S.B.) Triest (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen				Heller für 100 kg auch inkl. ungar. Transportsteuer 215 226 215 40				
			Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil 1	Cervignano Villa Vicentina Pierris-Turriaco Ronchi (Fr.B.)	Triest (S.B.)					44 40 36 36				
			Reisstärke der Pos. S—52	Cervignano	Wien (S.B.) Budapest (S.B.) Laibach (S.B.) Marburg Hauptbahnhof Leoben (S.B.) Cilli Graz (S.B.) Zágráb (S.B.) Sziszek Klagenfurt (S.B.)					262 238 112 188 251 155 217 180 205 210				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2616	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Wörgl	Trento	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der Valsuganabahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	92 Heller	55 Heller	37 Heller	Im Kartierungswege		
2617	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Stärke der Pos. 8—52 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Cervignano	Triest-Südbahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Direkter Frachtsatz besteht nicht	44 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller a) b)				
2618	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Position Z—8 a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Opočno St.E.G.	Eger B.E.B. und k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	293 229		Im Kartierungswege		
					Falkenau a. d. Eger B.E.B.					293 229				
					Karlsbad B.E.B.					293 214				
					Kaaden-Brunnersdorf B.E.B.					265 198				
					Komotau A.T.E. und B.E.B.			Teil II, Heft 2 und 4, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 275	263 204	Heller a) 12 b) 71			
					Rakonitz B.E.B.			Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	210 159				
					Saaz B.E B.					251 194				
2619	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Position Z—8 a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Kuttenberg (Stadtbahnhof)	Beneschau k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) b) 130 99		Im Kartierungswege		
					Beraun k.k.St.B.					123 93				
					Gmünd k.k.St.B.					186 148				
					Krems k.k.St.B.					264 210				
					Neuhaus k.k.St.B.					131 101				
					Neustraschitz B.E.B.					144 132				
					Pisek k.k.St.B.					192 152				
					Příbram k.k.St.B.					151 117				
					Schlan k.k.St.B.					130 99				
					Tulln k.k.St.B.					264 164				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Postlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2620										Heller pro 1000 kg				
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Domsgrube, Jaworzno, Siersza wodna und Szczakowa	Alt-Sandec	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, gültig vom 1. Mai 1901, bezw. Lokaltarife	Verschieden	804		Im Kartierungswege		In diese Publikation ist die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 100 ex 1903, Pos. 1926, einbezogen, und letztere daher als gegenstandslos zu betrachten
					Bełz					934				
					Biecz					774				
					Bolechów					1044				
					Brody					1094				
					Buczacz					1304				
					Czortków					1364				
					Delatyn					1274				
					Dobromil					869				
					Dolina					1084				
					Frysztak					834				
					Gorlice					774				
					Gródek					904				
					Iwonicz					854				
					Jaroslau					854				
					Jasło					804				
					Kołomea					1254				
					Krosno					854				
					Krystynopol					964				
					Łańcut					794				
					Lemberg					954				
					Mielec					744				
					Monasterczyska					1274				
					Nadbrzezie					824				
					Neu-Sandec					794				
					Ottynia					1204				
					Podwołoczyska					1254				
					Przeciszów					254				
					Przemysl					861				
					Przeworsk					824				
					Radymno					856				
					Raycza					515				
					Rozwadów					854				
					Rymanów					856				
					Rzeszów					754				
					Sambor					904				
					Sanok					864				
					Skołyszyn					794				
					Stanislau					1174				
					Stróże					724				
					Stryj					1014				
					Tarnobrzeg					804				
					Tarnopol					1174				
					Zagórz					864				
					Zator					254				
					Złoczów					1064				
				Domsgrube, Jaworzno und Szczakowa	Maków					534				
					Skawina					374				
					Wielkie drogi					374				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2621	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Bausteine	**Kronau**	dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Assling	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für den Bau des Karawankentunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Transporte hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	vom 20. November 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Besteht keiner	Heller 8		Im Kartierungswege		
				Laibach (St.B.)						16				
				Bischoflack			vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904			11				
				Thörl-Maglern						11				
				Vizmarje						16				
2622	**k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz**		Nachlass der Auf- und Ablegegebühr, sowie der Auf- und Abladegebühr für die in der Station Friedland a/M. zur Auf- und Abgabe gelangenden Garn- und Flachssendungen	für die Station Friedland a/M.		Diese Leistungen haben die Parteien selbst zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf							
			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr, sowie der Auf- und Abladegebühr für die in der Station Hombok zur Auf- und Abgabe gelangenden Sendungen von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art der Pos. E—5 bis 9 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	für die Station Hombok			vom 1. Jänner 1904 bis auf **Widerruf**, längstens bis Ende Dezember 1904							

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
74	Nr. 108 vom 19. September 1903	2034	K. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle angeführten Eisenbahnstationen	**allen ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Der Text der Rubrik 14 wird mit Gültigkeit ab 1. Dezember 1903 wie folgt ergänzt: „Die in Rubrik 11 festgesetzten Nachlässe finden auch Anwendung auf Malztransporte bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, welche auf Grund des Tarifes für den direkten Oesterreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante), Teil II, Heft 1, vom 1. Dezember 1903, abgefertigt werden."	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 131 vom 12. November 1903	2480	K. k. österr. Staatsbahnen		Reexpeditionsbefugnis für Holz	In den Stationen: Vizmarje, Krainburg, Villach, Türnitz, Feldkirchen, Bischoflack, Thörl-Maglern, St. Ruprecht, Arnoldstein		In der Spalte 5 „nach" Villach hat es statt „Türnitz" richtig zu lauten „**Fürnitz**"	
	Nr. 132 vom 14. November 1903	2510	K. k. österr. Staatsbahnen		Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Szczakowa	allen Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2 (Neuauflage, gültig vom 1. Juli 1903) angeführten Linien	In der Rubrik 6 („bei Erfüllung nachstehender Bedingungen") soll in der ersten Zeile das **nachzuweisende Minimal-Verfrachtungsquantum** statt **„500" richtig „5000 Tonnen"** heissen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 136. **Wien, 24. November 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. November 1903, womit für den Monat Dezember 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Dezember 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. November 1903, Z. 51.326, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Schreiben vom 29. Oktober 1903 hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass die nachbenannten Eisenbahnstrecken dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die am 1. August 1903 eröffnete Lokalbahn Kaaden-Willomitz (der Kaadener Lokalbahnen);
2. die am 5. August 1903 eröffnete Verlängerungsstrecke Jaworzno—Jaworzno Stadt der Lokalbahn Piła-Jaworzno;
3. die am 27. August 1903 zur Eröffnung gelangte Teilstrecke Lemberg—Sambor der Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze;
4. die am 29. August 1903 zur Eröffnung gelangte Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau;
5. die am 13. September 1903 eröffnete Lokalbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg;
6. die am 20. September 1903 eröffnete Lokalbahn Schweissing-Haid;
7. die am 24. September 1903 eröffnete Lokalbahn Swětlá-Ledeč-Kácow und
8. die am 19. Oktober 1903 eröffnete Lokalbahn Jičin-Turnau.

Von den vorstehend bezeichneten Linien steht die unter 3 angeführte Teilstrecke im Staatseigentume; die unter 1, 2, 5 bis 8 erwähnten Linien stehen im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen und jene unter 4 im Betriebe der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, weshalb eine Aenderung, bezw. Ergänzung der Eisenbahnliste nicht erforderlich ist. Die neuen Eisenbahnstrecken sind mit dem Tage ihrer Eröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten.

Weiters hat das k. k. Eisenbahnministerium das genannte Zentralamt ersucht, in der Liste der Eisenbahnen festzustellen, dass nachstehende in letzter Zeit zur Eröffnung gelangte Eisenbahnstrecken dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht unterstehen:

a) die am 12. September 1903 eröffnete, im Staatseigentume stehende Lokalbahn Spalato-Sinj und
b) die am 19. Oktober 1903 eröffnete, im Betriebe der Südbahn stehende, elektrisch betriebene Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelbahn).

Infolgedessen wird die Liste (VIII. Ausgabe vom 1. Jänner 1903) in folgender Weise ergänzt:

Unter „Oesterreich und Ungarn I. A." wird in Nr. 1 (k. k. österr. Staatsbahnen) a) als neue lit. γ) angeführt:

γ) Spalato-Sinj

und unter Nr. 17 (Südbahn-Gesellschaft) hat die lit. h zu lauten:

h) Ueberetscherbahn (Lokalbahn Bozen-Kaltern und die elektrisch betriebene Kleinbahn Kaltern-Mendel [Mendelbahn]).

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 7. November 1903 Kenntnis gegeben.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Oeffentliche Strassen können auch von Privatpersonen errichtet sein und erhalten werden; die Oeffentlichkeit einer Strasse hängt nur davon ab, dass sie dem allgemeinen Verkehre gewidmet ist und kein Privateigentum bildet.

2. Der Umstand allein, dass die Bahn eine Strasse bisher erhalten hat, beweist noch nicht, dass sie zu einer solchen Erhaltung verpflichtet sei; es kann dies ebenso gut eine im eigenen Interesse vorgenommene freiwillige Leistung sein. Es müsste erst von der Gemeinde bewiesen werden, dass die Leistung nicht freiwillig war, bezw. es müsste der besondere Rechtstitel, welcher die Verpflichtung begründen würde, angegeben und nachgewiesen werden.

(Erkenntnis vom 1. April 1901, Z. 2464.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Gemeinde Dubý contra Landesausschuss des Königreiches Böhmen puncto Eigenschaft und Erhaltung einer Strasse zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen:

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung des Landesausschusses wurde ausgesprochen, es sei die Strasse Parzelle Nr. 551/1 in Dubý eine öffentliche Gemeindestrasse, deren Instandhaltung der Gemeinde obliegt; in der vorliegenden Beschwerde wird dagegen behauptet, die bezeichnete Strasse sei eine Privatstrasse der k. k. ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn; für den Fall aber, dass diese Strasse dennoch als öffentliche Gemeindestrasse anzusehen wäre, obliege deren Erhaltung auf Grund des § 13 Gesetz vom 12. August 1864, L.-G.-Bl. Nr. 46, der genannten Eisenbahn.

Aus den vorliegenden Akten ergibt sich nun, dass die Wegparzelle Nr. 551/1 im Verzeichnisse des öffentlichen Gutes in der Gemeinde Dubý eingetragen ist und als öffentliches Gut schon bei Anlegung des neuen Grundbuches aus dem alten Grundbuche übertragen worden ist; es wurde auch von keiner Seite behauptet, dass diese Wegparzelle je in privatem Eigentume gestanden wäre. Ferner wurde durch die Aussagen aller einvernommenen Zeugen bestätigt und von niemandem widersprochen, dass die gedachte Strasse dem öffentlichen Verkehre dient und von jedermann als öffentliche Kommunikation benützt wird.

Es treffen sonach im gegebenen Falle alle Bedingungen zu, um die gedachte Strasse als Gemeindestrasse zu behandeln. Hieran kann der Umstand, dass die Strasse seinerzeit an Stelle eines früher bestandenen Feldweges von einem Privaten hergestellt wurde und bisher auch von einem Interessenten erhalten wurde, nichts ändern, da auch öffentliche Strassen von Privatpersonen errichtet und erhalten werden können, die Oeffentlichkeit einer Strasse aber nur davon abhängt, dass sie dem allgemeinen Verkehre gewidmet sei und kein Privateigentum bilde, welche beiden Voraussetzungen bei der Strasse Parzelle Nr. 551/1 in Dubý zutreffen.

Es kann sich daher nur um die Beantwortung der Frage handeln, ob, wie die Beschwerde behauptet, die Buschtěhrader Eisenbahn auf Grund eines besonderen Rechtstitels im Sinne des § 13 leg. cit. verpflichtet ist, für die Erhaltung der Strasse zu sorgen.

Einen solchen besonderen Rechtstitel sieht die Beschwerde darin, dass die Strasse von der Ah. Fondsdirektion als Vorbesitzerin der Rapicer Bergwerke erbaut und bis zur Besitzübergabe dieser Bergwerke an die Buschtěhrader Eisenbahn auch erhalten wurde, und dass auch diese Eisenbahn seither, d. i. seit dem Jahre 1882, die Strasse erhalten habe, und ferner darin, dass die Strasse bei der im Jahre 1872 erfolgten Erweiterung des Bahnhofes in Dubý teilweise verlegt wurde, weshalb der Bahnverwaltung nach § 10, lit. c., Abs. 4, Gesetz vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, auch die Erhaltung der nun über einen Damm geführten Strasse obliege.

Die Vertreter der Buschtěhrader Eisenbahn haben im Laufe des Verfahrens die Pflicht zur Erhaltung der Strasse bestritten und ausgeführt, es sei die Strasse auf Grund einer vom Bezirksamte in Unhošt mit dem Erlasse vom 19. Jänner 1863 erteilten Bewilligung von der Bergwerksverwaltung Sr. Majestät des Kaisers Ferdinand erbaut worden, ohne dass dieser Bergwerksverwaltung irgendwelche Verpflichtungen auferlegt worden wären. Bei dem im Jahre 1882 erfolgten Abverkaufe der Bergwerke an die Buschtěhrader Eisenbahn sei diese Strasse, welche schon damals einen Teil des öffentlichen Gutes in der Gemeinde Dubý bildete, nicht mitverkauft worden; auch sei im Kaufvertrage in betreff der Erhaltung dieser Strasse nichts stipuliert worden. Diese Strasse sei infolge der Erweiterung des Bahnhofes in Dubý allerdings verlegt worden; bei der politischen Begehung vom 28. Oktober 1872 sei aber gegen die Verlegung der Strasse keine Einwendung erhoben worden; vielmehr sei die verlegte Strasse laut des Protokolles vom 9. Juli 1875 von den Vertretern der Gemeinde Dubý zur Be-

nützung und Erhaltung übernommen worden. Wenn die Buschtěhrader Eisenbahn diesen Weg nach dem Jahre 1882 erhalten habe, so tat sie dies freiwillig und ohne jede Verpflichtung und nur aus dem Grunde, weil sie an der Erhaltung der Strasse auch interessiert war und sie durch Uebernahme der Erhaltungsarbeiten am schnellsten zum Ziele kam.

Die Beschwerde findet zunächst einen Mangel des Verfahrens darin, dass die Buschtěhrader Eisenbahn jene Aktenstücke, auf welche sie sich in ihrer Aeusserung berief, nicht vorgelegt hat.

Hiergegen ist jedoch zu bemerken, dass, nachdem es sich um die Erhaltung einer Gemeindestrasse handelt, es Sache der Gemeinde ist, nachzuweisen, dass nicht sie nach Massgabe des § 12 Gesetz vom 12. August 1864, L.-G.-Bl. Nr. 46, sondern die Buschtěhrader Eisenbahn zur Erhaltung der Strasse verpflichtet ist, von dieser Eisenbahn daher nicht verlangt werden kann, Beweismittel dafür beizubringen, dass ein besonderer Rechtstitel im Sinne des § 13 leg. cit. nicht besteht. Anderseits war aber auch für den Landesausschuss kein zwingender Grund vorhanden, die betreffenden Akten abzuverlangen, da die Richtigkeit der Angaben der Vertreter der Buschtěhrader Eisenbahn bei der kommissionellen Verhandlung vom 18. April 1900 von niemanden und auch von den Vertretern der Gemeinde nicht widersprochen worden ist und die einvernommenen Zeugen selbst aussagten, dass irgend welche schriftliche Belege für eine Verpflichtung des früheren oder jetzigen Bergwerksbesitzers zur Erhaltung der Strasse nicht bestehen. Uebrigens behauptet auch jetzt die Beschwerde nicht, dass in den betreffenden Akten irgend etwas enthalten wäre, woraus die Verpflichtung der Buschtěhrader Eisenbahn zur Strassenerhaltung abgeleitet werden könnte.

In der Nichtvorlegung dieser Akten kann sonach ein wesentlicher Mangel des Verfahrens nicht erblickt werden.

In der Sache selbst aber hat die Gemeinde Dubý einen besonderen Rechtstitel, aus welchem die Buschtěhrader Eisenbahn zur Strassenerhaltung verpflichtet wäre, nicht nachgewiesen; dass ein solcher Rechtstitel in dem Umstande allein, dass der frühere Besitzer der Bergwerke die Strasse statt des früher bestandenen Feldweges erbaut und auch erhalten hat, nicht gefunden werden kann, ergibt sich schon aus der Erwägung, dass die Strasse schon zur Zeit des Ueberganges der Werke in den Besitz der Buschtěhrader Eisenbahn im Verzeichnisse des öffentlichen Gutes eingetragen war, daher nicht zum Bergwerke gehörte und sonach, wenn auch der frühere Bergwerksbesitzer vielleicht persönlich zur Erhaltung der Strasse verpflichtet gewesen wäre, diese Verpflichtung durch den blossen Abverkauf des Bergwerkes auf den neuen Besitzer nicht hätte übergehen können. Dass aber anlässlich des Verkaufes der Bergwerke der Käufer auch eine Verpflichtung in betreff der Strassenerhaltung vertragsweise übernommen hätte, wurde von der bf. Partei niemals behauptet.

Aber auch der Umstand, dass die Buschtěhrader Eisenbahn vom Jahre 1882 an die Strasse erhalten hat, beweist noch nicht, dass sie zu einer solchen Erhaltung verpflichtet sei; es kann dies ebenso gut eine im eigenen Interesse vorgenommene freiwillige Leistung sein, wie dies von der belangten Partei auch behauptet wird. Es müsste eben von der Gemeinde bewiesen werden, dass die Leistung nicht freiwillig war, bezw. es müsste der besondere Rechtstitel, welcher die Verpflichtung begründen würde, angegeben und nachgewiesen werden.

Einen solchen Rechtstitel glaubt die Beschwerde, wie schon oben erwähnt, auch in der Bestimmung des § 10 Gesetz vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, zu finden, weil die Buschtěhrader Eisenbahn die Strasse infolge der Erweiterung des Bahnhofes in Dubý seinerzeit verlegt hat.

Diesen Rechtstitel hat die Gemeinde Dubý im Administrativverfahren ausdrücklich nicht geltend gemacht. Aber abgesehen davon bemerkt der Landesausschuss in seiner Gegenschrift ganz zutreffend, dass, falls die Gemeinde Dubý aus der Tatsache der Strassenverlegung für die Buschtěhrader Eisenbahn die Verpflichtung zur Erhaltung der verlegten Strasse hätte ableiten wollen, sie ein solches Begehren seinerzeit bei der vor den politischen Behörden gepflogenen Verhandlung über die Zulässigkeit, bezw. Notwendigkeit der Strassenverlegung hätte vorbringen müssen. Dass dies geschehen sei, behauptet aber die Beschwerde gar nicht, ebensowenig als sie behauptet, es sei der Buschtěhrader Eisenbahn etwa im Entscheidungswege auf Grund des § 10 cit. Ges. eine Verpflichtung zur Erhaltung der verlegten Strasse auferlegt worden.

Es kann sonach auch die unbestrittene Tatsache, dass die Buschtěhrader Eisenbahn die Strasse verlegt hat, als besonderer Rechtstitel für die Pflicht zur Erhaltung derselben nicht anerkannt werden.

Wenn aber die Beschwerde schliesslich die Verpflichtung der Buschtěhrader Eisenbahn zur Erhaltung der Strasse noch aus dem § 78 Gem.-Ord. zu begründen versucht, weil diese Strasse angeblich nur dem Interesse der Bahn als Besitzerin der Bergwerke diene und für die Gemeinde ganz überflüssig sei, so ist zunächst auf das unzweifelhafte Ergebnis der Verhandlung hinzuweisen, wonach die Strasse allgemein benützt wird und dem öffentlichen Verkehre dient. Es kann folglich nicht gesagt werden, dass sie bloss das Interesse der Buschtěhrader Eisenbahn trifft, wonach auch die Voraussetzung für die Anwendung des § 78 Gem.-Ord. fehlt.

Da sonach feststeht, dass die strittige Strasse eine Gemeindestrasse im Sinne des § 4 Gesetz vom 12. August 1864, L.-G.-Bl. Nr. 46, ist, und da die Gemeinde Dubý im Laufe des Administrativverfahrens keinen öffentlichrechtlichen Rechtstitel nachgewiesen hat, aus welchem die Buschtěhrader Eisenbahn zur Erhaltung der Strasse verpflichtet werden könnte, so war der Landesausschuss auch berechtigt, auszusprechen, dass nach § 12 leg. cit. die Gemeinde Dubý bis zum Nachweise eines solchen besonderen Rechtstitels selbst verpflichtet ist, für die Strassenerhaltung zu sorgen.

[Cf. Budwińskis Sammlung, XXV. Jahrg., 1901, Administrativrechtlicher Teil, Nr. 233.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 244. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. November überreichten die Herren Abgeordneten Dr. Šilený und Genossen einen Dringlichkeitsantrag, betreffend die Ausarbeitung des Projektes für die Kanalstrecke Prerau—Pardubitz.

In derselben Sitzung stellten die Herren Abgeordneten Procházka und Genossen einen Antrag, betreffend die Gewährung einer Nachtdienstzulage von K 2 an die Beamten und von K 1 an die Unterbeamten und Diener der k. k. Staatsbahnen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Baukonsens für die Erweiterung der Schleppbahnanlage in der Zuckerfabrik II der Firma Brüder Redlich & Berger in Göding im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Projekt für die Verlängerung der bestehenden Linie Gablonz Brandl—Ober-Gablonz (Neudorferstrasse) bis nach Schlag: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. November den von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 23. Juni im Wege des abgekürzten Verfahrens durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich des vom Verwaltungsrate der Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft vorgelegten Projektes für die Verlängerung der gesellschaftlichen Linie Gablonz Brandl—Ober-Gablonz (Neudorferstrasse) bis nach Schlag zur Kenntnis genommen und auf Grund des im übrigen anstandslosen Ergebnisses der kommissionellen Verhandlungen unter Vorschreibung gewisser Bedingungen hinsichtlich der Wagenbeistellung zum Vorplatze der Station Gablonz a. d. N. (R.G.T E.) den Baukonsens für diese Linienverlängerung mit dem Bemerken erteilt, dass dieser Baukonsens erst mit der diesbezüglichen Konzessionserteilung in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 31.630.]

Normalspurige Lokalbahn Skawce-Trzebinia-Siersza wodna. (Projekte für mehrere Ergänzungsbauten: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Baukonsenserteilung ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. November den von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der in der Zeit vom 3. bis 5. September durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich der vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Projekte für mehrere Sicherungs- und Ergänzungsbauten auf der normalspurigen Lokalbahn Skawce—Trzebinia—Siersza wodna und für die Hebung der Nivellette in km 25·2/8 bei gleichzeitiger Auflassung der bestehenden Niveauübersetzung in km 25·4/5, sowie den bei dieser Kommission für diese Sicherungs- und Ergänzungsbauten ex commissione erteilten Baukonsens zur Kenntnis genommen, ferner die Kommissionsanträge für das Projekt, betreffend die Hebung der Nivellette in km 25·2/8 und Auflassung der Niveauübersetzung in km 25·4/5, genehmigt. [E.-M.-Z. 47.305.]

Schmalspurige Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau. (Anberaumung der Lokalerhebung wegen angeblicher Verengung des Flussbettprofiles der Ostrawitza anlässlich des Bahnbaues.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die Durchführung der Lokalerhebung über die seitens des Stadtvorstandes in Mährisch-Ostrau gegen die Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau wegen angeblicher Verengung des Flussbettprofiles der Ostrawitza erhobene Beschwerde auf den 27. November unter der Leitung des k. k. Landesregierungssekretärs Hubert Bräunlich anberaumt. [E.-M.-Z. 51.001.]

Normalspurige Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Baukonsenserteilung für die Hochbauten.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat unterm 25. September im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Aktiengesellschaft „Rohitscher Lokalbahn" den Baukonsens für die Hochbauten auf der im Bau befindlichen normalspurigen Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn – Landesgrenze unter gewissen Voraussetzungen erteilt. [E.-M.-Z. 43.621.]

Normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Baukonsenserteilung für die in der Teilstrecke km 7·7/8 bis km 30·5/6 projektierten Hochbauten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. November nach Massgabe gewisser Bedingungen den Baukonsens für die in der Teilstrecke km 7·7/8 bis km 30·5/6 der in Bauausführung befindlichen normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn projektierten Hochbauten erteilt. [E.-M.-Z. 49 034.]

Eisenbahn Chabówka-Zakopane. (Ergebnis der politischen Begehung rücksichtlich des Projektes für die Ableitung des Wassers vom Objekte km 43·0/1: Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. Oktober den von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 11. September durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Projektes für die Ableitung des Wassers vom Objekte nächst km 43·0/1 der Eisenbahn Chabówka-Zakopane genehmigend zur Kenntnis genommen und für die gegenständliche Herstellung nunmehr auf Grund des Kommissionsergebnisses den Baukonsens erteilt. [E.-M.-Z. 44.456.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Triest: Richtigstellung der irrigen Benennung der Haltestelle Mravinc auf „Mravince".) Die richtige Benennung der auf der Linie Spalato—Sinj am 12. September d. J. zur Eröffnung gelangten Haltestelle Mravinc (Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 105 vom 12. September, S. 2264 und 2268, dann Nr. 108 vom 19. September, S. 2325) soll lauten: „Mravince".

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Aenderung von Stationsnamen.) Es wurden folgende Stationsnamen in der Benennung oder Schreibweise geändert, auf der Linie:

1. Debreczen — Királyháza die Station Nagy-Károly in Nagykároly;
2. Királyháza—Körösmezö die Station Trebusa-Fejérpatak in Trebusafejérpatak;
3. Budapest—Nagyvárad die Haltestelle Turkeve in Turgony;
4. Budapest—Galánta—Zsolna (Sillein) die Haltestelle Madunicz in Vágmedencze.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung einer Vorkonzession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 12. Oktober dem Johann Kovordányi die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Huszt der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in der Richtung Iza, Herincse, Berezna, Alsó-Bisztra, Vucskómezö, Ökörmezö, Szolyma, Nagy-Holyatin, Felsö-Bisztra, Lopusnya und Toronya bis zur Landesgrenze auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Hinausgabe des dritten Nachtrages zu den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften.) Zu dem die Abfertigung von Personen, Reisegepäck u. s. w. betreffenden Teil I ist vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande am 10. Oktober 1903 ein dritter Nachtrag ausgegeben worden, der u. a. die Bestimmung enthält, dass die bisher für die telegraphische Vorausbestellung von Fahrkarten massgebenden Vorschriften auch auf die Vorausbestellung von Bettkarten (Schlafwagenplätzen) Anwendung finden.

— (Hinausgabe der vierten Ausgabe der „Grundsätze und Bedingungen für die Zulassung und Einstellung von Privatgüterwagen".) Vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande wurden die „Grundsätze und Bedingungen für die Zulassung und Einstellung von Privatgüterwagen" (Kundmachung 19) in vierter Ausgabe, gültig seit 15. Oktober 1903, hinausgegeben; damit ist die am 1. April 1897 eingeführte dritte Ausgabe dieser Bestimmungen ausser Kraft gesetzt worden. Die neue Fassung unterscheidet sich von der früheren im wesentlichen dadurch, dass die zu dieser letzteren durch Nachtrag I und II erlassenen ergänzenden Vorschriften nunmehr in den neuen Wortlaut aufgenommen wurden. Ausserdem hat der § 1 des Abschnittes C — besondere Bestimmungen über die Einstellung von Privatkesselwagen — unter Z. 2 folgenden Zusatz erhalten: „Jeder Kesselwagen muss auf beiden Seiten mit einer mindestens 650 mm hohen und 700 mm breiten Tafel für Aufschriften und Beklebungen versehen sein. Diese Tafeln sind

beiderseitig in der Nähe der linken Wagenecke, vom Standpunkte des Ablesenden aus gesehen, in geeigneter Weise so anzubringen, dass sie mindestens 1·10 m und höchstens 1·60 m von der Schienenoberkante entfernt sind. Bei nichtzylindrischen Wagen, welche lediglich zur Beförderung dünner, nicht schmutzender Flüssigkeiten dienen, z. B. Spiritus, kann von Anbringung besonderer Blechtafeln abgesehen werden. In solchen Fällen sind die Wagen auf der linken Längsseite mit einem schwarzen Anstrich in der vorangegebenen Grösse zu versehen."

Schweiz. (Vereinigung der Abteilungen der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern.) Die General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen ist nunmehr seit 1. November, nach Verlegung der Einnahmenkontrolle" nach Bern, vollständig in ihren beiden Verwaltungsgebäuden, und zwar im erweiterten Hauptgebäude auf der Grossen Schanze (früheres Verwaltungsgebäude der Jura-Simplonbahn) und dem kürzlich bezogenen Verwaltungsgebäude auf dem Brückfelde, in der Bundeshauptstadt vereinigt.

Frankreich. (Eröffnung der Linie Tournon-Saint-Martin — La Châtre der Eisenbahn-Gesellschaft Paris-Orléans.) Die von der Chemin de fer d'Orléans neu erbaute Linie Tournon-Saint-Martin—La Châtre wurde am 28. Oktober dem Verkehre übergeben. Die 46 km lange Linie zweigt von der Linie Paris—Chatellerault—Tournon-Saint-Martin ab und verbindet diese in der Station La Châtre mit der gesellschaftlichen Linie Tours—La Châtre—Chateauroux—Montluçon.

Italien. (Eröffnung der Drahtseilbahn Varenna-Regoledo.) Kürzlich wurde die neue Drahtseilbahn Varenna-Regoledo eröffnet. Sie verbindet das am Comersee gelegene Varenna mit dem 500 m höher gelegenen klimatischen Kurort Regoledo. Die Bahn ist 860 m lang und hat in ihrem ersten Teile eine Steigerung von 57 Promille und im zweiten Teile eine solche von 42 Promille.

Niederlande. (Niederländische Zentraleisenbahn: Eröffnung der Teilstrecke Barnefeld (Dorf)-Nijkerk der Neubaustrecke Ede—Nijkerk.) Die Teilstrecke Barnefeld (Dorf)—Nijkerk der Neubaustrecke Ede—Nijkerk der Niederländischen Zentraleisenbahn wird am 1. Dezember dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Russland. (Beabsichtigte Beschleunigung der Eisenbahnzüge.) Im Ministerium der Verkehrsanstalten wird — wie die „Nowosti" mitteilen — derzeit ein Plan ausgearbeitet, welcher die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit aller Personenzüge betrifft; auch die Fahrgeschwindigkeit der Frachtzüge soll erhöht werden, und zwar bis zu der gegenwärtigen Durchschnittsgeschwindigkeit der gemischten Züge. Dieser Plan wird einer Konferenz der Betriebsleiter der russischen Eisenbahnen demnächst vorgelegt werden.

Verschiedene Mitteilungen.

Durchgangsverkehr Paris—Berlin—Moskau—Peking. Die Eisenbahnverwaltungen Frankreichs, Preussens und Russlands haben eine Vereinbarung dahin getroffen, dass vom März 1904 ab täglich ein direkter und ein Extrazug von Paris nach Peking und umgekehrt verkehren soll. Der zuerst bezeichnete Zug führt nur zweite und dritte Klasse. Die Fahrpreise betragen Frcs. 490 für die zweite und Frcs. 390 für die dritte Klasse; beim Expresszug, der auch erste Klasse führt, kostet diese Frcs. 1013, die zweite Frcs. 706; Retourbillete werden nicht verausgabt, jedoch Kinderbillete. Am Baikalsee wird nicht mehr umgestiegen, da die Süduferbahn bis dahin fertiggestellt ist. Der Likaofluss nahe Peking wird im Dampfer durchfahren, um von der russischen auf die englische Bahnlinie zu gelangen. Die nach Wladiwostok Reisenden wechseln in Irkutsk den Zug. Welche Bedeutung die Einschaltung dieses Durchgangszuges für den internationalen Verkehr besitzt, geht daraus hervor, dass die Strecke Paris—Peking 9000 km beträgt. Von Berlin aus geht die Reise über Warschau—Minsk und Smolensk nach Moskau und von dort über Tscheljabinsk, Omsk, Kolywan und Krasnojarsk nach Irkutsk. Darauf wird der Baikalsee umfahren und weiterhin die Reise über Tschita, Chailar, Charbin und Mukden bis Peking fortgesetzt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des CLX. Stückes.) Das am 30. Oktober 1903 herausgegebene CLX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1335: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 23. Oktober 1903, Z. 141.820, betreffend die Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

Nr. 1336: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 29. Oktober 1903, Z. 98.854, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien.

Nr. 1337: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 27. Oktober 1903, Z. 48.386, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien.

— (Inhalt des CLXI. Stückes.) Das am 31. Oktober herausgegebene CLXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1338: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. Oktober 1903, Z. 42 452, betreffend den Transport von zum Dienstgebrauche bestimmter Pferde Angehöriger der bewaffneten Macht.

Nr. 1339: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 26. Oktober 1903, Z. 29.994, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 1340: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. Oktober 1903, Z. 229.173, betreffend die Abänderung der Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

Nr. 1341: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 27. Oktober 1903, Z. 52.817, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

— (Inhalt des CLXII. Stückes.) Das am 2. November herausgegebene CLXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1342: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 29. Oktober 1903, Z. 20.452, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

— (Inhalt des CLXIII. Stückes.) Das am 4. November herausgegebene CLXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1343: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 31. Oktober 1903, Z. 16.218, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien.

— (Inhalt des CLXIV. Stückes.) Das am 5. November herausgegebene CLXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1344: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 27. Oktober 1903, Z. 47.183, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Galizien.

Nr. 1345: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. September 1903, Z. 38.207, betreffend die Einfuhr geräucherten und gesalzenen Fleisches nach Italien.

— (Inhalt des CLXV. Stückes.) Das am 7. November herausgegebene CLXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1346: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. November 1903, Z. 49 013, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Volosca (Küstenland).

Nr. 1347: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. November 1903, Z. 49.012, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

— (Inhalt des CLXVI. Stückes.) Das am 9. November herausgegebene CLXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1348: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. November 1903, Z. 237.718, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Teplitz nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des CLXVII. Stückes.) Das am 11. November herausgegebene CLXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1349: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 28. Oktober 1903, Z. 145.061, betreffend die Regelung der Ausfuhr von Schlachtschweinen.

Nr. 1350: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 6. November 1903, Z. 20.356, betreffend die Massregeln gegen die Schweinepest.

— (Inhalt des CLXVIII. Stückes.) Das am 12. November herausgegebene CLXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1351: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. November 1903, Z. 49.644, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 1352: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 11. November 1903, Z. 103.384, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLXIX. Stückes.) Das am 14. November herausgegebene CLXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1353: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 5. November 1903, Z. 148.967, betreffend die Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

Nr. 1354: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. November 1903, Z. 49.982, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Pettau (Steiermark) nach Kroatien-Slavonien.

Nr. 1355: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 3. November 1903, Z. 30.650, betreffend die mit der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen betrauten Veterinärorgane.

Nr. 1356: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. November 1903, Z. 27.869, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLXX. Stückes.) Das am 16. November herausgegebene CLXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1357: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 13. November 1903, Z. 51.352, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1358: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 12. November 1903, Z. 31.535, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Distrikten.

Nr. 1359: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. November 1903, Z. 243.026, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1360: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. November 1903, Z. 244.026, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 1361: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 13. November 1903, Z. 22.831, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1362: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. November 1903, Z. 17.079, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1363: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 10. November 1903, Z. 55.666, betreffend die Verkehrsbeschränkungen für Klauentiere im Gerichtsbezirke Ung.-Brod.

— (Inhalt des CLXXI. Stückes.) Das am 17. November herausgegebene CLXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1364: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 12. November 1903, Z. 55.990, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLXXII. Stückes.) Das am 18. November herausgegebene CLXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1365: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. November 1903, Z. 50.220, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slavonien.

Literatur.

Niederösterr. Amtskalender für 1904. — XXXIX. Jahrgang. Gr.-Oktav. — Steif geb. in Leinwandrücken. — 73 Bogen. — Subskriptionspreis K 3.

Der mit Benützung amtlicher Quellen zusammengestellte Niederösterr. Amtskalender enthält nebst einem Uebersichts- (Brieftaschen-) Kalender, einem vollständigen Kalendarium für alle Konfessionen und zahlreichen, für das tägliche Verkehrsleben berechneten geschäftlichen Notizen, einen ausführlichen Schematismus des Allerhöchsten Hofstaates, der legislativen Körperschaften, der Zivil-, Militär- und kirchlichen Behörden der Monarchie, dann hinsichtlich Niederösterreichs auch den ausführlichen Status aller Gemeindevertretungen, Unterrichts-, Humanitäts- und Krankenanstalten, sowie Aktiengesellschaften und Vereine. Beigegeben sind dem Amtskalender eine genealogische Stammtafel des Hauses Habsburg-Lothringen 1780—1903, eine Skizze der Linien der Wiener Stadtbahn und der in Wien einmündenden Bahnen, sowie Pläne des Zuschauerraumes der Wiener Theater.

Neu aufgenommen, wesentlich ergänzt oder neu bearbeitet sind folgende Notizen: 1. Niederösterr. Landes-Stenographenamt; 2. Verzeichnis der in Niederösterreich bestehenden Frostwehren; 3. Zensurbeirat für die Begutachtung der Zulässigkeit von Bühnenwerken in Niederösterreich; 4. Magistratsabteilungen des Magistrates der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien; 5. Städtische Dienstvermittlungsstellen in Wien; 6. Lokalstellen der Arbeiter-Unfallversicherungs-Anstalt in Niederösterreich; 7. Interessentabellen (von 2½, 2¾, 5¼, 5¾ Prozent); 8. Auszug aus dem neuen Jagdgesetze für Wien; 9. Abgeänderte Pläne des Zuschauerraumes des Kaiser Jubiläums-Stadttheaters, des Theaters an der Wien und des Deutschen Volkstheaters.

Die übrigen, aus dem letzten Jahrgange in den gegenwärtigen aufgenommenen Notizen sind nach dem neuesten Stande, bis unmittelbar vor dem Drucke des betreffenden Bogens berichtigt, erforderlichenfalls auch ergänzt und erweitert.

Geschäfts-Vormerk-Blätter für 1904. — XXXII. Jahrgang. Gr.-Oktav. — Steif geb. in Leinwandrücken. — 100 Seiten. — Subskriptionspreis 50 Heller.

Die Geschäfts-Vormerk-Blätter enthalten einen Datumanzeiger und ein Kalendarium für 1904, einen Wochentags-Kalender für alle Jahrhunderte, eine Tabelle der beweglichen christlichen Feste und der Faschingsdauer von 1904—1925, Stempelskalen, Interessen-, Gehalt- und Lohnberechnungs-, Mass-, Gewichts- und Zeitvergleichungs-Tabellen, Post-, Telegraphen- und Telephontarife, eine Darstellung der in- und ausländischen Geldwerte nebst Vergleichungstabellen, die im Jahre 1904 stattfindenden Lottoanlehens-Ziehungen; ferner mehr als 80 entsprechend rubrizierte Seiten, und zwar 1. zur Führung von besonderen Jahresvormerken, und zwar für Gedenktage (Namens- und Geburtstage etc.), für Wohnungsadressen, für den Empfang der einzelnen Nummern pränumerierter Zeitschriften (vier Seiten), 2. zur Führung eines Wochenvormerkes (eine Seite), 3. zur Eintragung von Stundenplänen für die ganze Woche, und zwar für Winter- und Sommersemester (zwei Seiten), 4. zur Vormerkung von Kommissionen, Tagsatzungen und sonstigen Geschäften (für jede Woche eine Seite), 5. zur Eintragung der Einnahmen und Ausgaben oder sonstiger Notizen (für jeden Monat eine Seite), 6. zur Zusammenstellung verschiedenartiger Jahresübersichten (acht Seiten), 7. zur Vormerkung für das Jahr 1905 (eine Seite).

Exemplare zu den angeführten ermässigten Preisen können durch das Expedit der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien (III. Rennweg Nr. 16) bezogen werden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages II zu dem vom 1. April 1900 gültigen Tarife, Teil II, der Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt zum Tarife, Teil II, der Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen ein Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält nachstehende Aenderung der Personen-Fahrpreistabelle im Abschnitte I—D auf Seite 14 und 15 des Tariles:

Von — nach	Oberndorf				Ziegelhaiden				Bürmoos				Lamprechtshausen			
	Tour		Retour		Tour		Retour		Tour		Retour		Tour		Retour	
	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.
	Klasse															
	Fahrpreise in Heller inkl. 6 Prozent Fahrkartensteuer															
Salzburg Lokalbahn	140	90	210	140	170	—	—	—	190	—	290	190	210	—	310	210
Salzburg-Itzling	140	90	210	140	—	—	—	—	190	—	290	190	210	—	310	210
Pabing	40	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gesellschaftlichen Direktion, sowie in den gesellschaftlichen Stationen um den Preis von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Salzburg, am 21. November 1903. [1133]

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr.

(Ausnahmetarif Nr. II vom 1. April 1898.)

Einlagerung von Sendungen im Lagerhause der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Friedrichshafen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 ist für Sendungen von sämtlichen Schiffsstationen mit Umschlag in Wien und Bestimmung nach deutschen Stationen der Gruppen Nr. 15, 17, 18 und 19, sowie mit Umschlag in Passau und Bestimmung nach deutschen Stationen der Gruppen 18 und 19 die Einlagerung im Lagerhause der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen zu Friedrichshafen zulässig.

Wien, am 17. November 1903. [1134]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Aufhebung des bestehenden und Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt für obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, wodurch der Tarif vom 1. Jänner 1903 samt Nachtrag I aufgehoben wird.

Der neue Tarif ist ab 15. Dezember 1903 bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von K 1·— für das Stück erhältlich.

Wien, am 19. November 1903. [1135]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Jänner 1904 tritt ein Nachtrag III zu den vom 1. Juli 1900 gültigen Ausnahmetarifen für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Triest und Fiume einerseits und Bregenz trs., Buchs trs., Feldkirch trs. und St. Margrethen trs. anderseits via Brenner—Arl in Kraft, welcher eine Ergänzung der besonderen Tarifbestimmungen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können durch die vorgenannten Stationen und die beteiligten Bahnverwaltungen kostenlos bezogen werden.

Wien, am 17. November 1903. [1136]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der allgemeinen Lagerbegünstigung für „Kleie, in Säcken verpackt,“ bei der Güterabgabe in Wien St.E.G.

Wegen Ueberfüllung der Lagerräume wird die bei der Güterabgabe in Wien St.E.G. für „Kleie, in Säcken verpackt,“ bis auf Widerruf bestehende Lagerfreiheit von 30 Tagen mit 1. Dezember 1903 mit der Massgabe ausser Kraft gesetzt, dass von diesem Tage an sowohl für die in genannter Station lagernden, als auch neu einlangenden derartigen Sendungen nur die allgemein gültigen Lagergeldbestimmungen des Tarifes, Teil I, Abt. B, gültig vom 1. Jänner 1902, in Anwendung zu kommen haben.

Die vor dem 1. Dezember 1903 eingelangten Kleie-Sendungen werden daher am 5. Dezember 1903 lagergeldpflichtig, insofern nicht durch Ablauf der vorangeführten lagergeldfreien Frist von 30 Tagen diese Sendungen schon zu einem früheren Termine lagergeldpflichtig wurden.

Wien, am 20. November 1903. [1137]

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Einführung eines Nachtrages II zu den Sonderbestimmungen und Tarifen der Lokalbahn Stammersdorf - Auersthal.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 tritt auf der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal der Nachtrag II der Sonderbestimmungen und Tarife, enthaltend die Einführung eines Gepäcksfreigewichtes bei Marktgütern, sowie der Portofreiheit bei der Rücksendung leerer Milchkannen beim Eilgut- und Frachtenverkehre, in Kraft.

Dieser Nachtrag ist um den Preis von 10 Heller beim Niederösterreichischen Landeseisenbahnamte in Wien, I. Herrengasse 13, und bei der betriebführenden Verwaltung, Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. in Wien, I. Pestalozzigasse 6, erhältlich.

Wien, am 16. November 1903. [1138]

Sonstige Nachrichten.

Ausland

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Einführung des Nachtrages II zum Seehafen-Ausnahmetarife.) Am 15. November 1903 trat der Nachtrag II zum Seehafen-Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Emshafenstationen des Direktionsbezirkes Münster vom 1. Oktober 1901 in Kraft

Der Nachtrag enthält ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen für den Verkehr mit Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und Friedrichshafen ein durch Aufnahme weiterer Artikel ergänztes Warenverzeichnis und neue, teilweise ermässigte Frachtsätze für diese Stationen. Eine geringe Frachterhöhung der Klasse 3 b im Verkehre mit Schaffhausen wird erst vom 1. Jänner 1904 ab gültig. Ferner wurden durch den Nachtrag eine neue Klasse 16 für Gewebe und Stickereien von Baumwolle und eine neue Klasse 17 für Musikinstrumente aller Art eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Kilometrische Länge der demselben unterstellten Eisenbahnstrecken.) Die auf den 31. März 1903 konstatierte Länge der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, ergibt 207.093 km, d. i. 3045 km mehr als auf denselben Tag des Vorjahres. An der Vermehrung haben teilgenommen:

Deutschland	939	km
Oesterreich	387	„
Ungarn	164	„
Bosnien-Herzegowina	6	„
Belgien	3	„
Dänemark	16	„
Frankreich	605	„
die Niederlande	97	„
Russland	796	„
die Schweiz	38	„

Dagegen sind die italienischen Eisenbahnstrecken, welche dem Internationalen Uebereinkommen unterstehen, um 6 km zurückgegangen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Bahnnetzes seit dem Jahre 1893:

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Kilometer Eisenbahnstrecken										
Deutschland	43.200	44.272	44.900	46.071	46.953	48.009	49.456	50.384	51.500	52.648	53.587
Oesterreich	14.887	15.507	15.800	15.919	16.316	16.776	17.404	18.157	18.482	18.954	19.341
Ungarn	11.722	12.325	12.934	13.706	14.644	15.608	16.234	16.794	16.892	17.031	17.195
Bosnien-Herzegowina	374	374	105	105	105	105	105	105	105	879	885
Belgien	4.516	4.530	4.534	4.555	4.566	4.566	4.587	4.608	4.591	4.591	4.594
Dänemark	—	—	—	—	1 924	1.924	1.958	1.958	1.958	1.958	1.974
Frankreich	33.872	35.149	35.602	35.803	36.383	36.745	36 919	37.276	37.952	38.178	38.783
Italien	11.762	12.358	12.566	12.931	12.956	13.101	13.189	13.197	13 206	13.150	13.144
Luxemburg	356	356	356	356	356	356	356	356	356	376	376
Niederlande	2.475	2.513	2.513	2.513	2.539	2.556	2.539	2 556	2.570	2.576	2.673
Russlaud	26.351	28.030	30.917	32.844	33.450	37.527	40.767	44.611	46.070	50.175	50.971
Schweiz	2.995	3.102	3.123	3.176	3.187	3.346	3 369	3.429	3.429	3.532	3.570
	152.510	158.516	163.350	167.979	173.379	180.602	186.900	193.431	197.111	204.048	207.093

[„Z. f. d. I. E.-T.", Nr. 11 ex 1903.]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
2623	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar	Prag B.N.B. Vysočan B.N.B.	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Inländischer Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar. Tarif vom 1. Juli 1902	710 Heller für 1000 kg	600 Heller für 1000 kg	110 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		
2624	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, der Pos. K—25	Lampersdorf und Schatzlar	Lieben Oe.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902	Heller für 1000 kg: 710	600	110	Im Kartierungswege		
					Prag Oe.N.W.B.				710	600	110			
					Wysočan Oe.N.W.B.				710	600	110			
2625	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	den im zitierten Tarife genannten Versandstellen des Waldenburger Grubenbezirkes	Rokycan	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der bahnämtlich beglaubigten, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautenden Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1905	Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze des zitierten Tarifes ermässigen sollten, verringert sich der zugestandene Nachlass in gleichem Ausmasse

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2626	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohlen als Frachtgut	Bilin Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Maria-Ratschitz Mariaschein Paredl Schallan Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Settenz Teplitz Triebschitz Trupschitz Türmitz Ullersdorf	Poděbrad	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Poděbrad in Schienenverbindung stehendes Fabriksetablissement adressiert sein, dahin zugeschoben und daselbst zum Zwecke des Betriebes dieses Fabriksetablissements verbraucht werden, worüber erforderlichenfalls der Nachweis zu erbringen ist	vom 1. Jänner 1904 bis **auf Widerruf**, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juni 1903	**Heller für 1000 kg** 716 728 708 700 738 648 716 662 726 679 640 708 692 684 734 824 636 700	626 638 618 610 648 558 626 572 636 589 550 618 602 594 644 734 546 610	90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1905	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
2627	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	allen Versandstellen der zitierten Tarife	Močowitz, Wrdy-Bučitz, Žleb	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarife für den ober- und niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1905	Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die tarifmässigen Frachtsätze ermässigen sollten, verringert sich der Nachlass im gleichen Ausmasse
2628	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kaumacit	Schönpriesen St.E.G.	Lieben Oe.N.W.B. Wysočan B.N.B. und Oe.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis **auf Widerruf**, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	500 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2629	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien Nordbahnhof	Brünn Nordbahnhof loko bezw. vice versa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung zu den für die Beförderung der bezüglichen Sendungen bestimmten Zügen, wobei die mit demselben Zuge in einer der begünstigten Relationen zu befördernden Kolli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten aufzugeben sind und der Frachtbrief stets direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Die nach, bezw. in Mähr.-Ostrau zur Aufgabe gelangenden Kolli dürfen zu jedem der für die Sendungen nach, bezw. ab dieser Station bestimmten Züge mit zwei Frachtbriefen, und zwar entweder unter einer und derselben oder unter zwei verschiedenen Adressen, aufgeliefert werden, und ist in jedem dieser zwei Frachtbriefe als Bestimmungsstation Mähr.-Ostrau, bezw. Wien Nordbahnhof anzusetzen, wobei in einem derselben unterhalb der Bestimmungsstation der Vermerk „Sendung geht nach Witkowitz", bezw. „Sendung stammt von Witkowitz" anzubringen sein wird. Jedes Kollo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien, bezw. betreffs der letzten drei Relationen mit dem Stationsvorstande in Brünn vereinbart und in dem zu den Kolli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss. Der Rauminhalt der einzelnen Kolli darf einen halben Kubikmeter, das Gewicht 50 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Kolli, jedenfalls aber solche unter 1000 Kubikzentimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere verschlossen und entsprechend bezettelt als ein Kollo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. In der Bestimmungsstation muss die Abnahme sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden mit Anfang der letzteren erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899, bezw. Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898, Lokalgütertarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898 und Tarif (Teil II) für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901	481	356	125	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Zum Zwecke der Sicherstellung der Auflieferung des nebenbezifferten Minimalquantums innerhalb der festgesetzten Frist und der Erfüllung der sonstigen, an das Zugeständnis geknüpften besonderen Bedingungen haben diejenigen Firmen, welche auf das Zugeständnis reflektieren, bei der publizierenden Verwaltung eine Kaution im Betrage von 14.000 (sage vierzehntausend) Kronen in barem oder in pupillarsicheren Wertpapieren, zum Börsenkurse berechnet, zu erlegen, wogegen diesen Firmen die regelmässige Abfertigung mit den bis auf weiteres für derlei Eilgüter bestimmten Zügen zugesichert, sowie auch das Recht eingeräumt wird, ihre Sendungen in denjenigen begünstigten Relationen, für welche dies als notwendig anerkannt wird, bis zu einer mit der betreffenden Auflieferungsstation zu vereinbarenden Stunde auch noch nach Schluss der offiziellen Aufnahmszeit aufzuliefern. Die Kaution verfällt zugunsten der Eisenbahnen, wenn die festgesetzten besonderen Bedingungen des Zugeständnisses nicht erfüllt worden sind. Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz
				Wien Staatsbahnhof	Brünn Staatsbahnhof loko bezw. vice versa									
				Wien Nordbahnhof	Olmütz				678	502	176			
					Sternberg				725	538	187			
					Prossnitz				706	524	182			
					Mähr.-Ostrau				874	648	226			
					Troppau K.F.N.B.				947	702	245			
					Neutitschein K.F.N.B.				763	576	187			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				861	640	221			
					Teschen K.F.N.B.				943	651	292			
					Bielitz				1072	651	421			
					Krakau loko				1328	792	536			
					Bisenz-Pisek				420	312	108			
					Holleschau				583	432	151			
					Prerau				608	450	158			
					Lundenburg				289	214	75			
					Jägerndorf loko				1003	734	269			
					Freudenthal				907	662	245			
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahnhof	Nikolsburg				362	268	94			
					Kremsier				583	432	151			
					M.-Weisskirchen				697	516	181			
				Brünn Nordbahnhof	Bielitz				801	594	207			
					Krakau loko				1034	768	266			
					Jägerndorf loko				671	464	207			
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2630	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Chromsaures Kali und chromsaures Natron	Hrastnigg	Bludenz	Bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte und Einhaltung der bezüglichen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	316		Im Kartierungswege		
					Bregenz					342				
					Buchs					333				
					Dornbirn					336				
					Feldkirch					325				
					Frastanz					323				
					Hard-Fussach					341				
					Hohenems					333				
					St. Margrethen					344				
2631	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Abteilung a) Petroleum, raffiniert, Abteilung d) Blauöl, Grünöl, Mineraltheer und mineralische Schmieröle	Zagórzany		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Dezember 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif Nr. 71) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1901	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Abteilung a) — Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	d)	Im Kartierungswege		
					Eggenfelden					207	210			
					Erding					226	229			
					Erlangen					261	281			
					Freising					239	242			
					Marktheidenfeld					298	363			
					Münchberg					213	216			
					Neustadt a. Aisch					269	292			
					Neustadt a. W. N.					205	208			
					Pfarrkirchen					200	203			
					Rentwertshausen					290	316			
					Reuth b. Erbdf.					195	197			
					Tirschenreuth					196	198			
					Zwiesel					176	176			
2632	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eiserne Rollbalkenfedern	Purgstall, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Genf transit für Sendungen nach Lyon	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	vom 10. Dezember bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif des Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehres vom 1. Februar 1874	Besteht keiner	Francs pro 1000 kg 88·30		Im Kartierungswege		
					Verrières transit für Sendungen nach Nevers					76·90				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2633	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert	Siehe untenstehende Tabelle		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif Nr. 71, Abt. a) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1901	Dermalen bestehen keine Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen									
	Karlstadt	Kronach	Kulmbach	Marktredwitz	Ochsenfurt	Rothenburg a. Tauber	Wasserburg a. Inn Bahnhof	Wasserburg a. Inn Stadt	Wertheim	Zwiesel
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig									
Trzebinia	270	234	211	162	262	257	177	180	277	148
Borysław	327	295	272	224	325	320	240	243	338	210
Drohobycz	321	293	270	222	321	318	236	239	332	208
Gorlice	294	262	239	191	292	287	207	210	305	177
Grybów	287	257	234	186	287	282	204	207	298	170
Jasło	296	264	241	193	294	289	211	214	307	179
Jedlicze	298	267	244	196	298	293	214	217	309	181
Krechowice	335	305	282	234	335	330	252	255	346	218
Krosno	299	267	244	196	299	29	214	217	310	182
Marcinkowice	282	250	227	179	281	276	197	200	293	165
Nadwórna	352	320	297	249	350	345	262	265	363	235
Olszanica	308	278	255	207	306	301	223	226	319	191
Peczeniźyn-Szczepanowski	372	346	323	275	372	369	286	289	383	259
Skawina	275	243	220	172	272	267	187	190	286	158
Stróże	287	257	234	186	287	282	204	207	298	170
Ustrzyki	311	279	256	208	309	304	226	229	322	194
Wola-Łuźańska	291	261	238	190	291	286	207	210	302	174
Zagórzany	293	261	238	190	292	287	207	210	304	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2634	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E-6 laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif-Teiles I	Neschwitz Oe.N.W.B.	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut. a) in Mengen unter 5000 kg b) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) " " " 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I und Tarif-Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 495 Heller ad b) 356 " ad c) 356 "		Im Kartierungswege		
			Emballagen, gebrauchte, leere, der Pos. E—17a laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif-Teiles I		Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Lindau (Stadt und Rangierbahnhof) oder umgekehrt					350 Heller				
2635	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen- und Stahlabfälle, ferner Eisen und Stahl, alt, abgängig	Bregenz	Assling	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Heller 202	Heller 158	Heller 44	Im Kartierungswege		
				Buchs					197	154	43			
				Lindau					205	162	43			
2626	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Thonerde, schwefelsaure, präparierte	Liesing	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Hohenems Lindau (Stadt u. Rangierbahnhof) Feldkirch Hard-Fussach St. Margrethen Nenzing	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarife für den Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 200 208 208 208 208 208 204 212 212 202		Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2637	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Emballagen, gebrauchte, leere, der Pos. E—17 a laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif-Teiles I	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hohenems Lauterach Lindau (Stadt und Rangierbahnhof) Lochau Nendeln Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach Strassenhaus Hard-Fussach Lustenau St. Margrethen oder umgekehrt	Pardubitz St.E.G. und S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I und Tarif-Teil II, Heft 2, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	344 Heller 356 Heller		Im Kartierungswege		
2638	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 des Tarif-Teiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Gilvács	Feldkirch transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Dieser Frachtsatz wird nur für solche Sendungen angewendet, welche an einen Empfänger in Feldkirch adressiert sind und nach erfolgter Einlagerung daselbst nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit, bezw. St. Margrethen transit oder nach ausländischen Stationen reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Feldkirch transit zu lauten	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	329 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2639	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	I. Petroleum, roh und raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-)Wagen, Asphaltkokes und Petroleumkokes; II. leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer	Kralup B.E.B. Kolin St.E.G. und Oe.N.W.B.	Bludenz	zu I. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen; zu II. Aufgabe als Frachtgut in umgekehrter Richtung und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 60 Stück Petroleum- oder sonstige Mineralölfässer pro Frachtbrief und Wagen; gelangen weniger als 60 Stück leere Fässer zur Aufgabe, so ist die Frachtberechnung zu den nebenstehenden Frachtsätzen unter Zugrundelegung des Rechnungsgewichtes für 60 Fässer, welches für Holzfässer mit 2160 kg und für eiserne Fässer mit 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen festgesetzt wird, nur im Falle der ausdrücklichen Vorschrift dieser Frachtberechnungsweise im Frachtbriefe durch den Absender zulässig. Bei Transporten von leeren, gebrauchten Petroleum- und sonstigen Mineralölfässern (auch eisernen) aller Art ist den Parteien behufs Ausnützung des Ladegewichtes der Wagen die Verwendung von geeigneten losen Ladevorrichtungen, über deren Zulässigkeit sich die Aufgabsbahn die Beurteilung vorbehält, gestattet. Diese Ladevorrichtungen werden nach der Aufgabsstation kostenfrei rückbefördert, wenn die Aufgabe mittels Frachtbriefes und unter Nachweisung ihrer stattgehabten Verwendung erfolgt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 2, vom 1. März 1896	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	227		Im Kartierungswege		
					Bregenz					241				
					Lochau					241				
					Dornbirn					239				
					Feldkirch					232				
					Hohenems					237				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2640	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	I. Petroleum, raffiniert, Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2·6 haben; II. Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl)	Kralup B.E.B., Kolin St.E.G., Kolin Oe.N.W.B.	a) Buchs b) Lindau, bezw. Bregenz transit*) c) St. Margrethen	**Aufgabe als Frachtgut in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Export bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Im übrigen sind die Bestimmungen des österr.-ungarischen Tarif-Teiles I, Abt. B, Abschnitt A, Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife massgebend	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. März 1896	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	ad I. a) 167·6 Heller " I. b) 170·0 " " I. c) 171·2 " " II. Die obenstehenden, um 10 Prozent erhöhten Frachtsätze ad I. a), b), bezw. c)		Im Kartierungswege		*) Die für Lindau gültigen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre nach Bregenz transit, d. i. nur für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete, zur Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2641	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	sämtlichen österreichischen Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (oder umgekehrt)	Mannheim Industriehafen	a) Aufgabe als Frachtgut. b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil III, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1902	Verschieden	Die gleichen Frachtsätze wie für Mannheim B.B.	Mark 0·02	Im Kartierungswege		
2642	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eiserne Röhren	Rebach	Hohenems	a) Aufgabe als Frachtgut. b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 8) des Tirol-Vorarlberg-Süddeutschen Güterverkehres vom 1. September 1902	Es besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 1·42		Im Kartierungswege		
2643	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Gusseiserne Röhren der Pos. E—5	Königshof	Buchs	a) Aufgabe als Frachtgut. b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. März 1896	282 Heller	207 Heller	75 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und die die Ausfuhr nach der Schweiz nachweisenden schweizerischen Zollquittungen, welche Dokumente spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10				11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)				Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr pro 100 kg)	pro 100 kg							
										Heller ad I a)	I b)	II a)	II b)				
2644	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein, Weinmaische und Weinmost in Fässern oder in Reservoir-, resp. Cisternenwagen	I. Branzoll II. Pergine	Buchs (Rheintal)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarife für Wein etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger, bezw. Lindauer Verkehres vom 1. Oktober 1896	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	217	181	276	231		Im Kartierungswege		
					Bludenz Feldkirch Frastanz Nendeln Nenzing Schaan-Vaduz Strassenhaus					217	181	275	231				
					Bregenz Dornbirn Götzis Hohenems Lauterach Lindau (Stadt und Rangierbahnhof) Rankweil Schwarzach					221	188	280	235				
					Hard-Fussach Lustenau					224	192	281	237				
					St. Margrethen					227	193	286	240				
			Leere, gebrauchte Fässer	Buchs (Rheintal)	Pergine	Aufgabe als Frachtgut in beliebigem Gewichte.				286							
				Bludenz Feldkirch Frastanz Nendeln Nenzing Schaan-Vaduz Strassenhaus						285							
				Bregenz Dornbirn Götzis Hohenems Lauterach Lindau (Stadt und Rangierbahnhof) Rankweil Schwarzach						290							
				Hard-Fussach Lustenau						291							
				St. Margrethen						296							

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2645	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Felle, rohe, gesalzen oder getrocknet	Wien I K.E.B. (Westbahnhof) und umgekehrt	Genf transit für Sendungen von oder nach der Station Millau (Depart. Aveyron) der Französischen Südbahn	Bestimmungen des Spezialtarifes 8 im Nachtrage I zu dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Februar 1874	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	54·08 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartierungswege		Der im nebenstehend bezeichneten Spezialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" ausgewiesene Frachtsatz von Frcs. 45·28 Gold für 1000 kg hat für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" (exkl. der Station Millau) Geltung
2646	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D—13 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Prag k.k.St.B.	Triest k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für Dalmatien bestimmt und an den Oesterr. Lloyd in Triest zur Verschiffung nach Sebenico oder Spalato adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife		Heller 169		Im Kartierungswege		
				Teplitz A.T.E. und Teplitz Waldthor	Triest k.k.St.B.					193				
				Prag k.k.St.B.	Triest-St. Andrae					169				
					Pinguente					168				
					Cerovglie					173				
					Mitterburg-Pisino					174				
					Canfanaro					178				
					Rovigno					182				
					Pola					184				
				Teplitz A.T.E. und Teplitz Waldthor	Triest-St. Andrae					193				
					Pinguente					192				
					Cerovglie					197				
					Mitterburg-Pisino					198				
					Canfanaro					202				
					Rovigno					206				
					Pola					208				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2647	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Messingdrähte Messingbleche Messingstangen	Brixlegg	Bregenz	Aufgabe als Frachtgut. a) in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	a) 275 Heller b) 263 " c) 241 "	a) 257 Heller b) 178 " c) 166 "	a) 18 Heller b) 85 " c) 75 "	Im Kartierungswege		
			Messingabfälle	Bregenz	Brixlegg				a) 275 Heller b) 196 " c) 188 "	a) 257 Heller b) 178 " c) 166 "	a) 18 Heller b) 18 " c) 22 "			
2648	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schwartenholz und Säumlinge, beim Sägebetriebe abfallend, nicht über 1 m lang, lose oder in Bündeln	Hüttenberg	a) Wien I (K.E.B.), Hütteldorf-Hacking, Penzing und Hadersdorf-Weidlingau b) Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling, Kritzendorf und St. Andrä-Wördern	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1901	Lokalgütertarife	Verschieden	Heller ad a) 108 | ad b) 111	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Treibach-Althofen						91 | 95				
				Hirt						90 | 93				
				Neumarkt in Steiermark						87 | 90				
				St. Lambrecht						85 | 88				
				Scheifling						85 | 88				
				Unzmarkt						83 | 87				
				Judenburg						80 | 83				
				Weisskirchen						91 | 94				
				Reichenfels-St. Peter						101 | 101				
				St. Leonhard						105 | 108				
				Twimberg						109 | 112				
				Wiesenau						107 | 110				
				Frantschach-St. Gertraud						113 | 116				
				Wolfsberg						115 | 118				
				St. Stefan						117 | 120				
				Seiz						72 | 75				
				Mautern						72 | 75				
				Kalwang						70 | 74				
				Wald						69 | 72				
				Trieben						67 | 70				
				Rottenmann						65 | 69				
				Admont						60 | 65				
				Liezen						63 | 69				
				Mandling						75 | 79				
				Radstadt						75 | 79				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2649	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Christbäume	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung a) für mindestens 5.000 kg b) „ „ 10.000 „ für den Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen, einschlägigen Bestimmungen des in Rubrik 8 benannten Tarifverbandes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach	Von Battelau k.k.St.B.		Iglau Stadt k.k.St.B., Iglau Oe.N.W.B.		Zbirow k.k.St.B.	Zditz k.k.St.B.
	Pfennig pro 100 kg					
	a)	b)	a)	b)	b)	b)
Annaberg i. Sachsen	290	267	267	244	155	170
Chemnitz	279	260	256	237	160	174
Dresden-Altstadt*)	251	245	228	222	177	165
Dresden-Friedrichstadt*)	254	247	231	224	178	167
Dresden-Neustadt*)	254	248	231	225	179	168
Freiberg i. Sachsen	265	251	242	228	168	171
Meissen	262	250	239	227	176	170
Meissen-Triebischthal	263	250	240	227	176	170
Zwickau i. Sachsen	296	271	273	248	149	164
Leipzig (Bayerischer Bhf.)*)	297	271	274	248	164	179
Leipzig (Dresdener Bhf.)*)	295	270	272	247	164	179
Leipzig (Berliner Bhf.)*)	295	270	272	247	166	181
Leipzig (Eilenburger Bhf.)*)	297	271	274	248	167	182
Leipzig (Magdeburger Bhf.)*)	295	270	272	247	166	181
Leipzig-Eutritzsch*)	295	270	272	247	166	181
Leipzig (Thüringer Bhf.)*)	296	270	273	247	164	179

*) Vgl. Besondere Bestimmungen im Teile II unter II B. 7 A.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2650	Oesterr. Nordwestbahn		Abraum (Sand)	Znaim Oe.N.W.B.	Sierndorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	36	19	17	Im Kartierungswege		
					Göllersdorf				32	19	13			
					Ober-Hollabrunn				28	19	9			
					Hetzmannsdorf-Wullersdorf				25	19	6			
					Guntersdorf				23	19	4			
2651	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Oelfrüchte und Oelsaaten aller Art	Dresden-Elbkai	Oderberg	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen bei Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen	ab 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1904	121 Pfg.	116 Pfg.	5 Pfg.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfg. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfg. für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					80 Pfg.	75 Pfg.*)	5 Pfg.			
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					85 Pfg.	80 Pfg.*)	5 Pfg.			
2652	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E—5, dann Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6, c) und d) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Stadlau	Eisenberg a. d. M.	Aufgabe als Frachtgut: a) in Mengen unter 5000 kg; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 201 b) 164		Im Kartierungswege		
					Freudenthal					a) 232 b) 181				
					Goldenstein					a) 221 b) 184				
					Hannsdorf					a) 209 b) 170				
					Jägerndorf					a) 253 b) 196				
					Mähr.-Neustadt					a) 201 b) 160				
					Mähr.-Schönberg					a) 201 b) 161				
					Ziegenhals					a) 273 b) 212				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2653	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Düngemittel der Pos. D—13 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I.	Triest	Villa Vicentina	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 1, bezw. Lokalgütertarif, Teil II, Heft 3, der k. k. österr. Staatsbahnen	Direkter Frachtsatz besteht nicht	20		Im Kartierungswege		
2654	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Talk, Talksteine, auch gemahlen (Federweiss), Talkerde, Speckstein und Asbestine (Agalith, Nematholith)	Weiz (Station der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz) über Triest seewärts	den Hafenplätzen, angeführt im Tarife für den direkten Oesterr. und Ungar. Levanteverkehr. Teil II, Heft 1, unter B—II / B—I	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, für den direkten Oesterr. und Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, bezw. Tarife für den direkten Oesterr. und Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante)	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	295 Centimes / 245 Centimes		Im Kartierungswege*)		*) Siehe auch Abschnitt C des in der Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Teil I

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 137. **Wien, 26. November 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Lovrana nach Volosca mit eventueller Fortsetzung zur Station Abbazia-Mattuglie.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Wien im Vereine mit dem Realitätenbesitzer Dr. Emil Sax in Volosca die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Lovrana über Abbazia nach Volosca mit eventueller Fortsetzung zur Südbahnstation Abbazia-Mattuglie im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 9. November 1903. E.-M.-Z. 41.681/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Abbazia-Mattuglie nach Lovrana und von Lovrana auf den Monte Maggiore.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur und Realitätenbesitzer Hugo Rzeppa in Lobnitz in Schlesien im Vereine mit dem Villenbesitzer Josef Baumgartner in Abbazia und dem Bauunternehmer Adolf Niedenthal in Teschen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Abbazia-Mattuglie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Volosca, Abbazia und Ika nach Lovrana und von Lovrana auf den Monte Maggiore im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 9. November 1903. E.-M.-Z. 43.240/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn mit elektrischem Betriebe von Spalato nach Metkovič mit einer Abzweigung von Grabovač nach Imotski.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Ignaz Kornfeld in Wien im Vereine mit den Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Carlo Senigaglia und Dr. Franz Ritter v. Sprung, beide in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn mit elektrischem Betriebe von Spalato über Grabovač und Vrgorač nach Metkovič mit einer Abzweigung von Grabovač nach Imotski im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 31. Oktober 1903. E.-M.-Z. 43.264/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Saifnitz-Luschariberg auf den Luschariberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bauunternehmer L. Ratzmann in Klagenfurt die mit dem Erlasse vom 30. April 1903, Z. 13.165/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 57 vom 19. Mai 1903), auf die Dauer von sechs Monaten erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung mit Zahnstangenbetrieb von der Station Saifnitz-Luschariberg der Staatsbahnlinie Tarvis—Pontafel auf den Luschariberg auf ein Jahr, d. i. bis 30. Oktober 1904, verlängert.

Wien, am 3. November 1903. E.-M.-Z. 47.217/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Drahtseil- oder Zahnradbahn von Barcola bei Triest zu einem geeigneten Punkte der projektierten Staatsbahnlinie Görz-Triest bei Bovedo.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Baron Dionys Craigher in Triest die mit dem Erlasse vom 22. Mai 1903, Z. 17.330/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 65 vom 9. Juni 1903), auf die Dauer von sechs Monaten erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Drahtseil- oder Zahnradbahn von Barcola bei Triest zu einem geeigneten Punkte der projektierten Staatsbahnlinie Görz—Triest bei Bovedo auf weitere sechs Monate, d. i. bis zum 22. Mai 1904, verlängert.

Wien, am 3. November 1903. E.-M.-Z. 42.863/2.

Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

(K. k. Bezirksgericht Tetschen.)

Bei den in der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I unter einer Sammelbezeichnung angeführten und durch das Zeichen ⊙ gekennzeichneten Artikeln zieht die Unterlassung der genauen Spezifizierung des Gutes im Frachtbriefe die Tarifierung nach der Normalklasse I nach sich. Ein eventuell nachträglich erbrachter Nachweis, dass das zur Beförderung gekommene Gut tatsächlich zu den in der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I tarifarisch begünstigten Artikeln gehört habe, bleibt auf die Frachtberechnung ohne Einfluss.

(Entscheidung vom 3. Dezember 1902, G.-Z. C b III $\frac{870/2}{5}$.)

Die Firma A. gab am 17. Mai 1902 in der Station T. nach der Station B. eine Sendung im Gewichte 5560 kg mit der Inhaltsangabe: „gemeines Harz" und dem Frankaturvermerk auf, für welche die Versandstation T. die Fracht nach der Tarifklasse A berechnete und vom Versender einhob.

Da im Frachtbriefe die spezielle Bezeichnung des Gutes nicht angegeben war, forderte die Eisenbahn den aus der Berechnung der Fracht für die Klasse I und der vorgenommenen Frachtberechnung sich ergebenden Unterschied vom Versender, welcher die Nachzahlung verweigerte, indem er sich darauf berief, dass die beförderte Sendung aus Fichtenharz und Kolophonium bestanden habe und somit die Berechnung der Fracht nach Klasse A im Sinne der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Position H—7, richtig vorgenommen wurde.

Ueber die von der Eisenbahn hierauf angebrachte Klage erkannte das k. k. Bezirksgericht Tetschen mit dem Urteile vom 3. Dezember 1902, G.-Z. C b III $\frac{870/2}{5}$, auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten Verhandlung die beklagte Firma der Nachzahlung schuldig.

Entscheidungsgründe:

Die Zusatzbestimmung V zu § 51 Betr.-Regl. bestimmt, dass die in der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I aufgezählten Artikel nach den in dem genannten Abschnitte gebrauchten Benennungen zu bezeichnen sind. In der Güterklassifikation erscheint unter H—7, versehen mit dem Zeichen ⊙, angeführt: „Harze, gemeine, folgende:" nebst anderen „Kolophonium, Fichtenharz". Die Bezeichnung ⊙ verweist auf die Bestimmung des Tarif-Teiles I, Abt. B, Abschn. A, III h, welcher bestimmt: „Bezüglich der Inhaltsdeklaration der Sendungen gelten die im § 51 Betr.-Regl., Zusatzbestimmung V, enthaltenen Bestimmungen. Es ist jedoch, insofern in der Güterklassifikation gewisse Artikel unter einer Sammelbezeichnung angeführt sind, bei der Deklaration des zum Transporte gelangenden Gutes die Sammelbezeichnung allein nicht zureichend. In diesem Falle ist, wenn nicht die Frachtsätze der Normalklasse I zur Berechnung gelangen sollen, neben oder statt der Sammelbezeichnung die spezielle Bezeichnung des zur Versendung gelangenden Gutes im Sinne der Güterklassifikation in der Weise anzugeben, dass dessen Zugehörigkeit zur betreffenden Position der Güterklassifikation erwiesen erscheint. Diejenigen Positionen der Güterklassifikation, auf welche diese Bestimmung Anwendung findet, sind mit ⊙ bezeichnet.

Der Beklagte hat nun entgegen diesen Deklarationsnormen unterlassen, bei der Deklaration des gegenständlichen Gutes zu den Worten „gemeines Harz" die spezielle Bezeichnung, etwa „Fichtenharz" und „Kolophonium", beizufügen. Es handelt sich um einen Artikel, welcher in der Güterklassifikation unter einer Sammelbezeichnung angeführt und mit dem Zeichen ⊙ versehen ist und war daher die Deklaration „Harz, gemeines" nicht hinreichend, mag auch tatsächlich nur Fichtenharz und Kolophonium zur Beförderung gekommen sein; es musste vielmehr der Beklagte, wenn nicht der Frachtsatz der Normalklasse I auf das Gut zur Anwendung gelangen sollte, die erwähnte, genaue Spezifizierung im Frachtbriefe angeben. Aus dieser Norm folgt, dass die Unterlassung der genauen Spezifizierung des mit dem Zeichen ⊙ versehenen Sammelgutes „gemeines Harz" die Tarifierung nach der Normalklasse I nach sich zieht.

Es hat daher die klagende Eisenbahn auf die vorliegende Inhaltsdeklaration den richtigen Tarif nachträglich in Anwendung gebracht und die Fracht richtig berechnet, während die Versandstation T. der am Transporte mitbeteiligten Versandbahn diese Deklarierung einer unrichtigen Tarifierung unterzogen und die Fracht zu niedrig berechnet hat. Die klagende Eisenbahn war sohin, weil der Tarif zu ihrem Nachteile unrichtig angewendet wurde, nach § 61 Betr.-Regl. berechtigt, die Nachzahlung des zu wenig Geforderten zu verlangen und es musste dem Klagebegehren stattgegeben werden.

Die Beklagte hat sich zwar darauf berufen, dass die Sendung aus Fichtenharz und Kolophonium bestanden habe und dass sohin der von der Versandstation berechnete niedrigere Tarif richtig angewendet worden sei, und zwar umsomehr, als die Anwendung der Tarifes im Sinne des § 61 (4) Betr.-Regl. weder der Partei noch der Eisenbahn zum Nachteile gereichen solle. Diese Auffassung muss aber schon aus dem Grunde hinfällig erklärt werden, weil sonst die oberwähnte Frachtberechnungsnorm im Tarif-Teile I, Abt. B, Abschn. A III h, gar keine Bedeutung haben würde.

Dass ferner die Versandstation T., bezw. der mit der Güteraufgabe betraute Beamte vielleicht gewusst hat, dass die beklagte Firma regelmässig nur Fichtenharz und Kolophonium, also gemeine Harze der Güterklassifikation, versendet und in dieser Voraussetzung auch die Tarifierung der gegenständlichen Sendung vorgenommen hat, hindert nicht die Empfangsbahn, auf diese Sendung bei der erfolgten ungenauen Inhaltsangabe die für einen solchen Fall vorgesehene Tarifbestimmung richtig in Anwendung zu bringen.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Eröffnung der Haltestelle Zbirow für den Gesamtverkehr und Aenderung der Namen der Station Zbirow und der Haltestellen Zbirow und Mauth.) Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Zbirow der Linie Prag—Furth i. W. wird am 1. Dezember für den Gesamtverkehr eröffnet. Gleichzeitig werden die bisherigen Bezeichnungen der in dieser Strecke gelegenen Stationen und Haltestellen, und zwar: Zbirow-Haltestelle in „Zbirow", Station Zbirow in „Mauth" und Haltestelle Mauth in „Mauth-Stadt" abgeändert.

Ausland.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Verlegung des gesamten Güterzugsverkehres nach Nürnberg Rangierbahnhof.) Laut einer Mitteilung der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen fahren nunmehr sämtliche Güterzüge in der Station Nürnberg Rangierbahnhof ein und aus. Es sind daher alle Depeschen, Schreiben und Dienstpakete, welche fehlende und überzählige Papiere zu Wagenladungen und nachträgliche Anweisungen der Versender für Wagen betreffen, Beschädigungsmeldungen etc. nicht mehr an die Güterstation Nürnberg Z.B., sondern an die Bahnstation Nürnberg R.B. zu richten. Ebendaselbst wurde auch eine Güterumladestelle, welche jedoch der Güterstation Nürnberg Z.B. unterstellt ist, errichtet und es sind daher alle Schriftstücke, welche sich auf in Nürnberg umgeladene oder umzuladende Frachtstückgutsendungen beziehen, an die Güterumladestelle „Nürnberg Rangierbahnhof" zu adressieren.

Italien. (Ergebnisse des elektrischen Betriebes auf der Linie Mailand—Varese vom 1. Dezember 1901 bis 31. August 1902.) Aus einem Berichte des k. u. k. Konsulates in Mailand ist zu entnehmen, dass bei Beginn des elektrischen Betriebes auf der obigen Strecke zwischen Waggons, welche schon früher dem Personendienste mit Dampfbetrieb dienten, nur 7 Paar Waggons für den elektrischen Betrieb eingefügt waren, dass dies jedoch bald nicht mehr genügte und immer mehr, und zwar zwischen Mailand und Gallarate bis 33 und zwischen Gallarate und Varese bis 23 Paar in den Dienst gestellt werden mussten. Wechselstrom und elektrische Lokomotiven vermochten allen gewöhnlichen Transportanforderungen, aber auch zeitweise erhöhtem Verkehre, wie dem Transporte von Truppen, der Maulbeerbaumblätter, der Seidenkokons und jenem gelegentlich der Weinernte vollauf zu genügen. Während der neunmonatlichen Beobachtung bewältigten die elektrischen Züge beiläufig 11,000.000 Wagenkilometer gegenüber 4,770.000, welche 1897 mittels Dampfbetrieb erreicht wurden. Die Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehre dieser neun Monate beliefen sich, obwohl die Tarife reduziert worden waren, auf L. 993.150, gegenüber L. 663.000 für dieselbe Zeit früherer Jahre. Diese Ergebnisse geben für die Lebensfähigkeit des elektrischen Bahnbetriebes ein glänzendes Zeugnis und beweisen dessen besondere Vorteile für Unternehmungen, Publikum und Staat.

Verschiedene Mitteilungen.

Kilometrische Länge der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Bahnstrecken. Die Gesamtlänge der Bahnlinien, auf welche das Internationale Uebereinkommen für den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, ist vom Zentralamte in Bern für den 31. März 1903 auf 207.093 km festgestellt worden. Seit demselben Tage des Vorjahres hat die damalige Länge von 204.048 km einen Zuwachs von 3045 km erfahren. Von dieser Vermehrung entfallen auf Deutschland 939, Russland 796, Frankreich 605, Oesterreich 387, Ungarn 164, die Niederlande 97, die Schweiz 38, Dänemark 16, Bosnien-Herzegowina 6 und Belgien 3 km. Eine Verminderung ist nur in Italien eingetreten, wo die dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Bahnen um 6 km zurückgegangen sind. In den einzelnen an dem mehrerwähnten Uebereinkommen beteiligten Ländern hat sich seit dem Jahre 1893 die Kilometerzahl der ihnen unterstellten Bahnen wie folgt vermehrt: in Deutschland von 43.200 auf 53.587, in Oesterreich von 14.887 auf 19.341, in Ungarn von 11.722 auf 17.195, in Bosnien-Herzegowina von 374 auf 885, in Belgien von 4516 auf 4594, in Dänemark (seit 1897) von 1924 auf 1974, in Frankreich von 33.872 auf 38.783, in Italien von 11.762 auf 13.144, in Luxemburg von 356 auf 376, in den Niederlanden von 2475 auf 2673, in Russland von 26.351 auf 50.971 und in der Schweiz von 2995 auf 3570 km.

Industrierat. (Vorberatung der Fragen des Seeverkehres.) Das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehres hat im weiteren Verlaufe der Sitzung vom 18. November die Beratung über die Anträge, betreffend die Erweiterung des Triester Hafens fortgesetzt.

Der Vertreter der Seebehörde Ingenieur Pichler erörtert die Vor- und Nachteile der verschiedenen in Betracht kommenden Projekte für die Erweiterung des Triester Hafens und führt insbesondere als Vorzüge des in St. Andrae projektierten Hafens die leichte Baumöglichkeit und die Sicherheit der ganzen Bucht an. Hier wäre eine Zentralisation des Handelsverkehres möglich. Die Schiffe könnten mittels Bahngeleise ohne Drehscheiben direkt bedient werden. Der Personenbahnhof liege in der Nähe. Der Hafen würde sich in dem mit Ungarn vereinbarten Freigebiete befinden. Als Nachteil käme freilich in Betracht, dass kein unmittelbares Hinterland für die Industrie und das dazugehörige Arbeiterviertel vorhanden sei. Die Kosten würden sich auf 51 Millionen belaufen.

Das Projekt einer Hafenanlage in Servola würde allerdings auch eine windgeschützte Lage und überdies einen Ueberfluss an Raum für Bahn- und Lagerhausanlagen bieten, doch wären hier infolge des schlammigen Untergrundes sehr kostspielige Arbeiten erforderlich. Eine direkte Bahnverbindung ohne Drehscheiben wäre kaum herzustellen. Neben sonstigen Nachteilen wäre auch zu erwägen, dass der Hafenplatz nicht im Freigebiete liege, weshalb diesbezügliche Vereinbarungen mit Ungarn unter schweren Opfern erst getroffen werden müssten.

Die Kosten würden einschliesslich der Industrie-Einlösungen 85 Millionen betragen.

Der Hafen von Zaule schliesslich hätte den Vorteil, dass in unmittelbarer Nähe ein wenngleich nicht einwandfreies Hinterland gelegen sei. Eine direkte Bahnverbindung ohne Drehscheibe wäre möglich. Auch stände mehr als genügender Raum für Bahn- und Lagerhausanlagen zur Disposition. Nachteilig seien aber der schlammige Untergrund, die kostspieligen Rekonstruktionen, die der Bora ausgesetzte Lage und die Notwendigkeit der Einlösung grosser Industrie-Etablissements, welche den Baubeginn erst nach Verlegung des Petroleumhafens gestatten würde. Der Hafen käme ausserhalb des Freigebietes zu liegen und würde der Kommunikationen entbehren, die nur durch kostspielige Strassen- und Wasserleitungsbauten geschaffen werden könnten. Die Kosten würden 114 Millionen Kronen betragen.

Kaiserl. Rat Schweiger erklärt sich mit dem Baue des Hafens in St. Andrae einverstanden und stellt den Antrag, dass sich der Industrierat im Hinblicke auf die aus einer weiteren Verzögerung erwachsenden Gefahren für die unaufgehaltene sofortige Inangriffnahme des Hafenbaues in St. Andrae ausspreche, doch möge das Projekt eine entsprechende Einschränkung erfahren, so dass sich die Auslagen auf etwa 30 Millionen Kronen reduzieren. Auch wären Studien über eine künftig etwa erforderliche Verlegung des Triester Hafens in die Bucht von Panzano vorzunehmen.

Kaiserl. Rat Dr. Schenker-Angerer bemerkt, dass vom kommerziellen Standpunkte gerade für Triest die möglichste Nähe des Hafens von grösster Wichtigkeit ist. Je weiter der Hafen von Triest entfernt sei, desto mehr werde Triest aufhören, Handelsplatz zu sein und zum blossen See-Umschlagsplatze werden; auch würden sich die Platzspesen bedeutend erhöhen.

Mitglied Economo wendet sich gegen das Hafenprojekt von Panzano und regt im Interesse der Industrie den Ausbau eines Molo in Zaule und die Ausdehnung der Bahnverbindung bis zu diesem Molo an.

Kommerzialrat Singer stellt den folgenden Antrag:

„Das vom Industrierate zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehres eingesetzte Subkomitee anerkennt neuerlich die Dringlichkeit einer beschleunigten Erweiterung des Hafens von Triest und ersucht den Referenten, in kürzester Frist über die in der Sitzung erörterten Alternativprojekte eventuell Anträge zu stellen.

In Erwägung, dass mehrseits die Vermehrung der nutzbaren Fläche um 260.000 m² für die nächsten 15 bis 20 Jahre als genügend bezeichnet wurde, wird die Regierung ersucht, über die Art und die Kosten der Anlage unter der Voraussetzung einer allfälligen Einschränkung des Hafenbauprojektes eine Aeusserung dem Komitee zukommen zu lassen."

Handelsminister Freiherr v. Call dankt den Komiteemitgliedern für die interessanten Darlegungen und Anregungen. Die Frage sei ausserordentlich dringend und der Baubeginn mit Rücksicht auf die bevorstehende Vollendung der Tauernbahn im nächsten Jahre unbedingt notwendig. Der Hafen in St. Andrae sei wohl nicht das Ideal eines Hafens, man müsse aber mit gegebenen Faktoren rechnen und auf die Bedürfnisse Triests Rücksicht nehmen, das als Endpunkt der Tauernbahn nicht in einer Sackgasse liegen dürfe. Der Minister sieht dem Gutachten des Subkomitees mit Interesse entgegen.

Der Antrag Singer wird hierauf angenommen und beschlossen, zur Entgegennahme des bezüglichen Referentenberichtes am 30. d. M. eine Sitzung abzuhalten.

Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildet ein Antrag des Mitgliedes Schweiger über den österreichischen Ost-Afrika-Schiffahrtsdienst. Vor Begründung dieses Antrages stellt Kommerzialrat Singer die Anfrage, ob die Zeitungsmitteilungen über die neuen Vereinbarungen zwischen der Regierung und dem Oesterreichischen Lloyd auf Richtigkeit beruhen. Handelsminister Freiherr von Call bejaht die gestellte Anfrage und teilt mit, dass die Ausführung von zwölf Fahrten in monatlichen Abständen von Triest nach Ost-Afrika vereinbart wurde. Die Regierung sei nämlich der Ansicht, dass der Versuch der Anbahnung eines direkten Schiffahrtsverkehres nach Ost-Afrika mit ausreichenden Mitteln gemacht werden müsse, damit man ein Urteil über die Nützlichkeit und Rentabilität dieser Linie gewinnen könne. Die bisherige Zahl der Fahrten sei durchaus unzulänglich gewesen. Anderseits habe darauf Bedacht genommen werden müssen, dass die Ankündigung dieses neuen Uebereinkommens so rechtzeitig erfolge, dass das Publikum sich darauf einrichten könne.

Kaiserl. Rat Schweiger begründet hierauf seinen die Erstellung eines direkten österreichischen Ost-Afrika-Tarifes betreffenden Antrag, welcher lautet:

„Der Industrierat erachtet die eheste Erstellung eines speziellen Durchfrachttarifes für den Ost-Afrika-Verkehr als eine in erster Reihe wirksame und dringliche Massnahme zur Belebung dieses Verkehres und als erste Voraussetzung für eine erspriessliche Wirksamkeit des staatlich subventionierten Ost-Afrika-Dienstes.

Indem der Industrierat diesfalls auf das Beispiel des deutschen Ost-Afrika-Tarifes, sowie auf die mit lebhafter Befriedigung begrüsste endliche Erstellung eines neuen österreichischen Levante-Tarifes hinweist, empfiehlt derselbe, den erwähnten direkten österreichischen Ost-Afrika-Tarif nach den gleichen Grundsätzen wie den neuen österreichischen Levantetarif zu erstellen und denselben mit tunlichster Beschleunigung in Wirksamkeit treten zu lassen.

Für Stapelartikel, wie Glas, Holz, Zement, Kartoffeln, Zwiebel, Zucker, Mehl, Mineralwasser u. s. w., sowie für die aus Dalmatien zum Exporte gelangenden Artikel wären hierbei derartige Spezialtarife zu erstellen, dass die ab Hamburg geltenden Raten um mindestens 20 Prozent unterboten sind."

Regierungsrat Bardass erklärt, dass das Eisenbahnministerium sich mit der Erstellung eines direkten Ost-Afrika-Tarifes beschäftige, und dass bereits in der allernächsten Zeit bezügliche Verhandlungen mit den beteiligten Verwaltungen stattfinden werden.

In der Debatte wurden die Grundsätze für die Bildung von Durchtarifen für den Ueberseeverkehr und die Beziehungen der österreichischen Schiffahrtslinie zu dem ostafrikanischen Schiffahrtsringe eingehend erörtert.

Bei der Abstimmung wird der Antrag Schweiger angenommen. Ebenso wird folgender Antrag des kaiserl. Rates Dr. Schenker-Angerer zum Beschlusse erhoben:

„Der Industrierat nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die Verhandlungen zwischen der Regierung und dem Oesterreichischen Lloyd zu dem Ergebnisse geführt haben, dass pro 1904 der Dienst nach Ost-Afrika mit zwölf monatlichen Fahrten und mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit bedient werde, und gibt seiner Meinung dahin Ausdruck, dass diese Massnahme geeignet erscheine, die Erschliessung dieses wichtigen Absatzgebietes für den österreichischen Export wesentlich zu fördern."

Hierauf wurde die Sitzung geschlossen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 10. November dem öffentlichen Verkehre übergebene 6·78 km lange Strecke Weissenberg i. Sachsen—Baruth i. Sachsen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag II, zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen) der Nachtrag IV und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag IX herausgegeben worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 39a (kgl. Eisenbahn-Direktion Kattowitz) ist der II. Nachtrag erschienen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges zu den Tarifen, Teil II.

Aufhebung des Tarifes, Teil II, Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt ein Anhang zu den Tarifen, Teil II, für den obbezeichneten Verband zur Einführung.

Derselbe enthält direkte und ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Stationsverbindungen, sowie Kartierungsfrachtsätze für bestimmte Artikel nach den galizisch-ungarischen Landesgrenzen, bezw. Grenzstationen.

Durch diesen Anhang werden sowohl der Tarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. Jänner 1901, samt Nachtrag I und II, als auch die im Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Dezember 1900 sub VII (S. 315) enthaltenen ermässigten Frachtsätze aufgeboben.

Insofern Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Jänner 1904 in Kraft.

Exemplare dieses Anhanges sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von K 2·— zu beziehen.

Wien, am 21. November 1903. [1139]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Reexpedition von Rohzucker in Kolin.

Für Rohzucker wird bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen von den Stationen der Strecken Elbeteinitz bis Stefanau inkl., Elbeteinitz bis Raitz inkl., sowie den einmündenden Lokalbahnen Prelauč—Kalk-Podol, Chotzen-Leitomischl und Rudelsdorf-Landskron nach den Stationen Aussig St.E.G., Nestomitz Zuckerfabrik, Pečeck und Schönpriesen ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, die Reexpeditionsbegünstigung bei Einlagerung solcher Sendungen im Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate, vom Tage der Einlagerung der Sendungen gerechnet.

Für jede der reexpedierten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 8 Heller pro 100 kg berechnet, und sind im übrigen für die Reexpedition die vom 1. Jänner 1899 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter massgebend, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden.

Wien, am 19. November 1903. [1140]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Reexpedition von Raffinadezucker in Kolin.

Für in Opočno in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangte, im Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin eigelagerte und nach Prag St.E.G. reexpedierte Sendungen Zucker der Pos. Z—8 a der allgemeinen Güterklassifikation im Tarife, Teil I, wird für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Für jede der reexpedierten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Heller pro 100 kg berechnet, und sind im übrigen für die Reexpedition die vom 1. Jänner 1899 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden, massgebend.

Die Reexpedition hat längstens innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung stattzufinden.

Wien, am 19. November 1903. [1141]

Inländischer Kohlenverkehr von Mittelsteine.

Einführung eines Tarifes.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt der Tarif, Teil II, für die frachtgutmässige Beförderung von mineralischer Kohle von Mittelsteine (Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) nach Stationen der k. k. priv. Böhm. Kommerzialbahnen, Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Močowitz (im Betriebe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn), k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können ab 17. Dezember 1903 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 19. November 1903. [1142]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Aufhebung des bestehenden und Einführung eines neuen Tarifheftes II.

Mit 1. Jänner 1904 tritt ein neues Tarifheft II für den Oesterreichisch-Ungarischen Personenverkehr in Wirksamkeit, durch welches das gleichnamige Heft vom 1. Jänner 1903 samt Nachtrag aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifheftes sind ab 15. Dezember 1903 bei der kommerziellen Direktion der Südbahn in Wien zum Preise von K 1·— erhältlich.

Wien, am 20. November 1903. [1143]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-verband.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, Heft D (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. April 1895.

Ab 1. Dezember 1903 wird die Station Peczenizyn-Szczepanowaki der k. k. österr. Staatsbahnen mit den um 15 km erhöhten Entfernungen und den gleichen Zuschlagsfristen wie für Kolomea in die Schnitt-Tafel A des Kilometerzeigers einbezogen.

Wien, am 21. November 1903. [1144]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung von Abonnementskarten für 20 Fahrten im Verkehre zwischen Wien E.W.A. und Wr. Neustadt (Südbahnhof).

Mit 1. Jänner 1904 gelangen im Verkehre zwischen Wien E.W.A. und Wr. Neustadt (Südbahnhof) Abonnementskarten für 20 Fahrten zum Preise von K 44·10 in der II. und K 28·80 in der III. Wagenklasse zur Einführung.

Wien, am 23. November 1903. [1145]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung ist vom 12. November 1903 an wie folgt festgesetzt worden:

Für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen, für Petershausen, für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen, sowie für den gesamten badisch-schweizerischen Güterverkehr:

1 Franken = 81·1 Pfennig,
1 Mark = 1·233 Franken.

Für allen übrigen Verkehr der grossherzogl. Badischen Bahnen:

1 Franken = 81·2 Pfennig,
1 Mark = 1·2315 Franken.

— (Rückvergütung auf Gütertransporten im Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Verkehre.) Unter Bezugnahme auf die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 38 vom 2. April 1903 unter obigem betreff enthaltene Veröffentlichung der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen, wormit zur Kenntnis gebracht wurde, dass die über Alt-Münsterol erreichbaren niedrigsten Frachtsätze im Verkehre mit sämtlichen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen bei Benützung der Wege über Genève, Les Verrières oder Delle—Lindau im Rückvergütungswege gewährt werden, teilte die genannte Bahnverwaltung unterm 10. November 1903 mit, dass über die erwähnten Wege bis auf weiteres in gleicher Weise auch die niedrigsten Frachtsätze der anderen deutsch-französischen Uebergänge eingehalten werden.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Einbeziehung der Nebenbahn Gaildorf-Untergröningen.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die der Württembergischen Eisenbahngesellschaft gehörige Nebenbahn Gaildorf-Untergröningen in den Ausnahmetarif einbezogen, und zwar für den direkten und Binnenverkehr.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Abfertigungsstellen.

Gruppentarif I — Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr. —, Ostdeutscher Gruppentarif (I/II), Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif (I/III). (Richtigstellung.) In der im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 127 vom 3. November 1903 im obigen betreff verlautbarten Notiz sind in dem vorletzten Absatze unter lfd. Nr. 2 (Aufhebung des Ostdeutschen Privatbahngütertarifes) am Schlusse die Worte „und III (Berlin, Stettin)" zu streichen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Einführung neuer Bestimmungen, betreffend den Güterverkehr in Hamburg und Altona.) Durch Einführung der neuen besonderen Bestimmungen, betreffend den Güterverkehr in Hamburg und Altona, am 1. Jänner 1904 werden die bisherigen Bestimmungen vom Jahre 1895, sowie der Nachtrag 1 vom 1. Juli 1900 aufgehoben.

Hierdurch treten in der Behandlung der auf dem Empfangsbahnhofe eingehenden, für Hamburg bestimmten Wagenladungen bedeutende Aenderungen ein. Die sogenannten „Dispositionsgüter" fallen fort, und es werden künftig gemäss der Frachtbriefvorschrift nur noch Zollstadtgüter und Freihafengüter unterschieden.

Ferner werden im Anhange ausser dem Auszuge aus dem Hamburgischen Eisenbahnkairegulative und aus der Betriebs- und Gebührenordnung für die Kaianlagen noch Bestimmungen über verschiedene für Hamburg bestehende Einrichtungen, wenngleich sie keine tarifarische Bedeutung haben, zum Ausdrucke gebracht.

Die neuen besonderen Bestimmungen können zum Preise von 20 Pfg. für das Stück bei den Güterabfertigungsstellen in Altona, Hamburg B und H abgefordert werden.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Einführung des Nachtrages III zum Teile II B etc.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 tritt zum Teile II B (Frachtsätze für die französischen Bahnstrecken) der Nachtrag III in Kraft.

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage ist im Teile I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) die am Fusse der Seite 113 befindliche Anmerkung

11. Bei Aufgabe von mindestens 250.000 kg u. s. w.

zu ändern in:

11. Bei Aufgabe von mindestens 100.000, bezw. 250.000 kg u. s. w.

Der Nachtrag kann von der Drucksachenverwaltung der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif. (Einbeziehung der Station Untertürkheim.) In den Ausnahmetarif 17 (Palmöl etc.) des Heftes 3 wurde Untertürkheim mit Gültigkeit vom 20. November 1903 aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Sätze für Stuttgart Hauptbhf. mit einem Anstoss von Mk. 0·05 für 100 kg zugrunde gelegt.

Deutschland. (Bezirks-Eisenbahnrat zu Frankfurt a. M.) Auf der Tagesordnung der am 25. November stattfindenden Sitzung stehen u. a. folgende Gegenstände:

1. Vorlage der Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M., betreffend gutachtliche Aeusserung über die Ermässigung der Fracht für Zichorienfabrikate.

2. Vorlage der Eisenbahn-Direktion Kassel, betreffend Anträge auf Ermässigung der Steinsalzfrachten von mitteldeutschen Versandstationen einschliesslich Freden und Volpriehausen nach Belgien, sowie auf Einführung von Ausnahmesätzen für Steinsalz von Freden und Volpriehausen nach südwestdeutschen Bedarfsplätzen.

3. Vorlage der preussisch-hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz, betreffend den Staatsbahntiertarif. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff vom 1. Dezember 1902. (Einbeziehung der Station Wildbad.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 an wird die Station Wildbad der Württembergischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze erteilt die Station Auskunft.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Oktober 1896. (Aenderung.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 ist die Bestimmung auf Seite 17 des Tarifes unter Z. 3 c) ausser Kraft getreten.

Gleichzeitig sind die auf den Grenzübergangsstationen Eydtkuhnen, Prostken und Illowo einheitlich festgesetzten Umlade- und Endgebühren wie folgt nachzutragen:

1. Umladegebühren für alle Wagenladungsgüter, für 100 kg . . . . Mk. 0·04 nur bei tatsächlicher Umladung.
   Bei Sendungen mit direkten russischen Frachtbriefen, die in der betreffenden Grenzstation mangels direkter Sätze umkartiert werden, wird diese Umladegebühr nicht erhoben.
2. Endgebühr für 100 kg . . . . Mk. 0·04 für Güter von Russland, die in Eydtkuhnen, Prostken und Illowo verbleiben, also nicht mit der Eisenbahn weiterbefördert werden.
   Im Falle der nachträglichen Wiederaufgabe der Sendungen zur Weiterbeförderung wird eine etwa bereits erhobene Endgebühr auf Antrag erstattet.

Getreideverkehr von Stationen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt nach Süddeutschland (A.-T. Nr. II vom 1. April 1898). (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1903 bis auf weiteres werden Sendungen von sämtlichen Schiffsstationen

mit Umschlag in	
Wien	Passau
und Bestimmung nach deutschen Stationen der Gruppen Nr.	
15, 17, 18 19	18, 19

zur Einlagerung im Lagerhause der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen zu Friedrichshafen zugelassen.

Die Reexpeditionstabelle auf Seite 9 des Tarifes ist hiernach zu ergänzen.

Getreideverkehr von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt nach Süddeutschland mit Umschlag in Passau (A.-T. Nr. II vom 1. Mai 1898). (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1903 bis auf weiteres werden Sendungen von sämtlichen Schiffsstationen mit Bestimmung nach deutschen Stationen der Gruppen Nr. 18 und 19 zur Einlagerung im Lagerhause der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen zu Friedrichshafen zugelassen.

Die Reexpeditionstabelle auf Seite 5 und 9 des Tarifes ist hiernach zu ergänzen.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif. Heft 1, vom 1. April 1901. (Einbeziehung der Station Antwerpen [Kiel]). Mit sofortiger Wirksamkeit wird die neu eröffnete Station Antwerpen (Kiel) der Belgischen Staatseisenbahnen in den direkten Tarif aufgenommen.

Die Abfertigungsbefugnisse dieser Station sind beschränkt:
1. auf Frachtgutsendungen in Wagenladungen zur Ein- oder Ausfuhr über See;
2. auf Petroleum in Kesselwagen, sowie auf Petroleum in Fässern bei Aufgabe als Stückgut oder in Wagenladungen;
3. auf leere Kesselwagen, sowie auf leere Fässer (Stückgut oder Wagenladungen), welche nach den Petroleumanlagen in Antwerpen zurückgehen.
   Für Wagenladungen im überseeischen Verkehre nach und von Antwerpen (Kiel) transit finden die Frachtsätze Antwerpen (Süd Quais) transit Anwendung; dagegen werden Stückgutsendungen, welche zur Verschiffung über die durch Antwerpen (Kiel) bedienten Quais bestimmt sind, in Antwerpen (Süd) entladen und zu den Frachtsätzen der letztgenannten Station abgefertigt. Wenn jedoch für überseeische Stückgüter direkte Beförderung nach Antwerpen (Kiel) im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben ist, kommen die Wagenladungssätze für Antwerpen (Süd Quais) transit zur Erhebung. Für Sendungen nach Antwerpen (Kiel) lokal sind die Frachtsätze für Antwerpen (Süd) anzuwenden.
   Im Tarifhefte Nr. 1, S. 36/37, ist Vormerkung zu machen.
   Die gleichen Bestimmungen gelten auch für den Verkehr mit Lindau (Tarifheft Nr. 2, S. 67).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2655	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Eisenbahn-Personenwagen auf eigenen Rädern laufend	Arad	Cormons trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife		Kronen pro Achse 104·49		Kartierung		
				Györ	Cormons trs.					64·38				
			Eisenbahn-Güterwagen auf eigenen Rädern laufend	Arad	Cormons trs.					81·73				
				Györ	Cormons trs.					55·14				
			Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern laufend	Budapest S.B.	Cormons trs.					64·18				
2656	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern laufend	Graz S.B.	Cormons trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und an Dienststellen der italienischen Eisenbahn-Verwaltungen adressiert sein, sofern sie für diese Verwaltungen bestimmt sind. Andernfalls haben die Sendungen nach den Vorschriften des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Abfertigung zu gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr		40·79 Franken pro Achse		Kartierung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2657	**Südbahn-Gesellschaft**	Lokalbahn Cilli-Wöllan	Häute der Pos. H—2 des Tarifes, Teil I Leder der Pos. L—3 des Tarifes, Teil I	Wien (Matzleinsdorf) Budapest (S.B.) Schönstein	Schönstein Wien (Matzleinsdorf) Budapest (S.B.)	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarife**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**267** **285** **267** **285** **Heller bezw. inkl. ungar. Steuer**		**Im Kartierungswege**		**Der durch diese Frachtsätze eintretende Frachtnachlass wird von der Lokalbahn Cilli-Wöllan getragen**
2658	**Südbahn-Gesellschaft**	Lokalbahn Cilli-Wöllan	Häute der Pos. H—2 des Tarifes, Teil I	Wien (Matzleinsdorf)	Schönstein	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Auflieferung eines Quantums von mindestens 300 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	**Vorstehend verlautbarter Kartierungsfrachtsatz**	267 Heller	**219 Heller**	**48 Heller**	Im Rückvergütungswege	**Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen**	
2659	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Ziegel der Pos. Z—1	Inzersdorf (k.k.St.B.)	Wr.-Neustadt S.B. und Wr.-Neustadt Schneebergbahn	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarife**	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**26 Heller**		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2660	Böhmischen Commercialbahnen		Kohle			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. „Anhang" hierzu	pro Tonne à 1000 kg in Heller			Im Kartierungswege		
				Rokycan	Miröschau				120	90	30			
				"	Přikosic				240	150	90			
				"	Mešno-Lipnic				280	180	100			
				Nezvěstic	Přikosic				240	150	90			
				"	Mešno-Lipnic				190	130	60			
				Miröschau	Přikosic				140	100	40			
				"	Mešno-Lipnic				190	100	90			
			Coaks	Rokycan	Miröschau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			120	90	30			
				Nezvěstic transit	Miröschau				280	230	50			
2661	Böhmischen Commercialbahnen	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Schwadowitz-Eipel und Rothkosteletz		Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Briquettes, resp. für Coaks gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Bestehen keine direkten Frachtsätze		Heller pro Tonne à 1000 kg				
					Račic a. d. Trotina					436				
					Hořinoves					466				
					Sadova-Dohalic					526				
					Třebovětic					526				
					Hořic					532				
					Gutwasser					532				
				via Smiřic										
				Schwadowitz-Eipel	Všetar					500				
				Rothkosteletz	Všetar					488				
				via Königgrätz										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2662	Böhmischen Commercialbahnen	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Schwadowitz-Eipel		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Briquettes, resp. für Coaks gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	**Heller pro Tonne à 1000 kg**		Im Kartierungswege		
					Detenic					866				
					Domousnic					944				
					Staré-Misto					756				
					Jičinoves					828				
					Kopidlno					846				
					Roždalovic					980				
					Dymokur					818				
2663			Ziegel der Tarif-Pos. Z—1	Detenic		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1904	Lokaltarif	Verschieden	**Heller pro 100 kg**				
					Bakov					18				
					Domousnic					10				
					Fürstenbruck					15				
					Jičin					15				
					Jičinoves					12				
					Kopidlno					10				
					Křinec					15				
					Libaň-Psinic					8				
					Nemyčoves					14				
					Nimburg St.E.G.					19				
					Ronov-Woskořinek					16				
					Roždalovic					12				
					Staré-Misto					14				
					Unterbautzen					12				
					Vobrubec					13				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2664	Böhmischen Commercialbahnen		Ziegel der Tarif-Pos. Z—1	Domousnic	Bakov	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1904	Lokaltarif	18	15	3	Im Kartierungswege		
					Detenic				11	10	1			
					Dymokur				24	19	5			
					Fürstenbruck				15	12	3			
					Hejkovic				16	12	4			
					Jičin				23	18	5			
					Jičinoves				18	15	3			
					Königstadtl				28	22	6			
					Kopidlno				16	13	3			
					Křinec				22	17	5			
					Libaň-Psinic				13	11	2			
					Nemyčoves				20	16	4			
					Nimburg St.E.G.				28	22	6			
					Ronov-Woskořinek				24	19	5			
					Rožďalovic				19	15	4			
					Staré-Misto				22	17	5			
					Unter-Bautzen				10	9	1			
					Vobrubec				12	11	1			
					Žerčice				18	14	4			
				Dymokur	Bakov				34	27	7			
					Detenic				21	17	4			
					Domousnic				24	19	5			
					Fürstenbruck				31	25	6			
					Hejkovic				24	19	5			
					Jičin				24	19	5			
					Jičinoves				20	16	4			
					Königstadtl				11	10	1			
					Kopidlno				17	14	3			
					Křinec				10	9	1			
					Libaň-Psinic				19	15	4			
					Nemyčoves				22	17	5			
					Nimburg St.E.G.				18	14	4			
					Ronov-Woskořinek				13	11	2			
					Rožďalovic				13	11	2			
					Staré-Misto				22	20	2			
					Taxis-Dobrovic				28	24	4			
					Unter-Bautzen				27	21	6			
					Vobrubec				28	23	5			
					Žerčice				26	21	5			
				a) Staré-Misto b) Jičin B.C.B.					Verschieden	a) / b)	Verschieden			
					Bakov					25 / 26				
					Detenic					14 / 15				
					Domousnic					17 / 18				
					Dymokur					18 / 19				
					Fürstenbruck					22 / 23				
					Hejkovic					17 / 18				
					Jičin					8 / —				
					Jičinoves					8 / 11				
					Königstadtl					21 / 22				
					Kopidlno					11 / 12				
					Křinec					16 / 17				
					Libaň-Psinic					13 / 14				
					Nimburg St.E.G.					21 / 22				
					Ronov-Woskořinek					18 / 19				
					Rožďalovic					14 / 15				
					Taxis-Dobrovic					20 / —				
					Staré-Misto					— / 8				
					Unter-Bautzen					19 / 20				
					Vobrubec					20 / 21				
					Žerčice					19 / 19				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2665	Böhmischen Commercialbahnen		Eisen aller Art	Miröschau	Rokycan oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	**Bei Sendungen nach Miröschau:** Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend. **Bei Sendungen von Miröschau:** Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate auf den Reklamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Dokumente müssen spätestens bis Ende März 1905 in Vorlage gebracht werden	
2666			Niederschlesische Kohle und Coaks	sämtlichen Versandstellen exkl. Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten des direkten Tarifes vom 1. November 1897 via Tinischt—Königgrätz	Hořic und Gutwasser	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen		Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.D.B. Breslau nach Stationen der Oe.N.W.B. etc.	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg 80		Auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
				Ludwigsdorf Rubengrube Neurode Möhlten des direkten Tarifes vom 1. November 1897 via Tinischt—Königgrätz							32			
			Oberschlesische Kohle und Coaks	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897 via Mittelwalde—Königgrätz—Sadowa				Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.D.B. Kattowitz nach Stationen der Oe.N.W.B. etc.			70			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2667	Böhmischen Commercialbahnen		Regiekohle der k. k. österr. Staatsbahnen	Rokycan	Nezvěstic	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	280 Heller pro Tonne à 1000 kg	100 Heller pro Tonne à 1000 kg	180 Heller pro Tonne à 1000 kg	im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, auf welchen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen müssen und welche bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
				oder umgekehrt										
2668			Rüben	Jičin	Libaň-Psinic	Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904		21 Heller pro 100 kg	18 Heller pro 100 kg	3 Heller pro 100 kg		Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1905	
			Rübenschnitte	Libaň-Psinic	Jičin		vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904		21 Heller pro 100 kg	18 Heller pro 100 kg	3 Heller pro 100 kg		Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1905	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2669	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

Refaktie - Tabelle I

für den Frachtgüterverkehr

Wien-Ungarn oder **vice versa,**

gültig vom 1. Dezember 1903 bis Ende November 1904.

Von oder nach: **Wien** St.E.G., **Wien** K.F.N.B., **Wien** Oe.N.W.B., **Wien I** (K.E.B.) Westbahnhof, **Wien II** (K.F.J.B.), **Hütteldorf-Hacking, Wien** Matzleinsdorf, **Wien** E.W.A., **Wien Lagerhaus, Wien** Donauquaibahnhof (k.k.St.B.), **Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel,** ferner **Gersthof, Hernals, Michelbeuern, Ottakring, Wien Markthalle, Wien Hauptzollamt, Heiligenstadt,** dann **Stadlau, Floridsdorf** und **Nussdorf**

nach oder von: **Budapest-**nyugoti p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérö, Budapest-fövámház, Budapest-központi-vásárcsarnok, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fövárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Buda-Császárfürdö-kitérö, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest déli vasut, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest.**

Refaktie in Hellern pro 100 kg

1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I	35
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I" in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II	80
3. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—44 der Güterklassifikation); **Cerasin, Ceresin; Margarin** (Pos. M—11 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Fourniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen** und **Kassenschränke,** eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle,** unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L—9 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand; Samen** (Pos. S—9 b der Güterklassifikation); **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein,** roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II	106

Allgemeine Bestimmungen.

1. Ausgeschlossen von den Refaktien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief;

b) lebende und tote Tiere, frisches Fleisch, auch Wildbret; verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug; sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan (Pos. P—15 der Güterklassifikation); unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; Bier; Flüssigkeiten in Reservoirwagen, beladene und leere Möbelwagen, schliesslich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abt. A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der vorschriftsmässigen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abt. A, Abschn. VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

2. Für die vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Quantitäten können nur in dem Falle die Refaktien beansprucht werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 ein dreimal so grosses Quantum von den laut obenstehender Tabelle diese Begünstigung geniessenden Gütern in derselben Richtung als expediert nachgewiesen wird, wie in der obenerwähnten Winterperiode.

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquartum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

3. Die Sendungen müssen in den eingangs der Tabelle bezeichneten Stationen tatsächlich auf- oder abgegeben werden. Eine Ausnahme tritt rücksichtlich jener Sendungen ein, bei welchen auf Grund dieser Begünstigung durch Umkartierung niedrigere Frachtsätze erreichbar sind, als die tarifmässig bestehenden direkten Frachtsätze; es können jedoch diese niedrigeren Frachtsätze nachträglich nur bei Sendungen von oder nach Hütteldorf-Hacking transit (im Verkehre mit Stationen von Wien [exkl.] bis Salzburg, Passau und Simbach, dann von Klein-Reifling [exkl.] bis Amstetten und St. Valentin), ferner von oder nach Heiligenstadt transit beansprucht werden.

In allen anderen Fällen, in welchen durch Umkartierung in den eingangs der Tabelle bezeichneten Stationen niedrigere Frachtsätze resultieren, als die bestehenden direkten Tarife, kann die nachträgliche Anwendung nur dann beansprucht werden, wenn die Umkartierung in den Frachtbriefen vor der Aufgabe der Sendungen vorgeschrieben und von Stationsorganen bestätigt wurde.

4. Die Liquidierung der vorstehend angeführten Refaktien, welche von den in vorbezeichneten Relationen gegenwärtig gültigen tarifmässigen Frachtsätzen der Klassen I und II gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen. — Bei den unter 3 und 5 bezeichneten Sendungen, sowie bei den nach dem Auslande bestimmten oder von dem Auslande provenierenden Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartierung gelangen, sind ausser diesen Dokumenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, ermässigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der ermässigten Frachtsätze oder der sonstigen weitergehenden Begünstigungen und den Frachtgebühren auf Grund der tarifmässigen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refaktien ergeben.

6. Die Frachtdokumente, auf Grund welcher diese Refaktien, bezw. Differenzen liquidiert werden, sind rücksichtlich der vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1904 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 expedierten Sendungen spätestens bis Ende April 1905 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen von Ungarn nach Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen von Oesterreich oder von dem Auslande nach Ungarn bei der Direktion der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2670	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

Refaktie-Tabelle II

für den Frachtgüterverkehr

Wien-Ungarn oder vice versa,

gültig vom 1. Dezember 1903 bis Ende November 1904.

Von oder nach **Wien** St.E.G. **Wien** K.F.N.B., **Wien** Oe.N.W.B., **Wien I** (K.E.B.) Westbahnhof, **Wien II** (K.F.J.B.), **Hütteldorf-Hacking, Wien** Matzleinsdorf, **Wien** E.W.A., **Wien Lagerhaus, Wien**-Donauquaibahnhof (k.k.St.B.), **Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel,** ferner **Gersthof, Hernals, Michelbeuern, Ottakring, Wien** Markthalle, **Wien** Hauptzollamt, **Heiligenstadt,** dann **Stadlau, Floridsdorf** und **Nussdorf**

nach oder von den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen, sowie nach **Kassa** (M.Á.V. und Ks.Od.) und **Eperjes,** Station der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,

exklusive der Stationen von **Dunakeszi-Alag** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplicz** bis **Vlarapass,** von **Tótmegyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Csata** bis **Léva,** von **Budaörs** bis **Bruck a. L.,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Báttaszék** bis **O-Dombovár-Zákány-Zágráb-Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** sowie der Stationen der von diesen Strecken abzweigenden Seitenlinien und Lokalbahnen, ferner von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, endlich der Stationen von **Losoncz** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, und der übrigen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Refaktie in Hellern pro 100 kg	
1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I	25
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Theil I" in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II	70
3. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—44 der Güterklassifikation); **Cerasin, Ceresin; Margarin** (Pos. M—11 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Fourniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen** und **Kassenschränke,** eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle,** unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L—9 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand: Samen** (Pos. S—9 b der Güterklassifikation); **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein,** roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II	96

Allgemeine Bestimmungen.

1. Ausgeschlossen von den Refaktien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.

b) Lebende und tote Tiere, frisches Fleisch, auch Wildbret; verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug; sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan (Pos. P—15 der Güterklassifikation); unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; Bier; Flüssigkeiten in Reservoirwagen; beladene und leere Möbelwagen, schliesslich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der vorschriftsmässigen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschnitt VIII, § 52, Punkt (7) mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

c) Sendungen, auf welche die in diesem Verordnungs-Blatte unter Pos. Nr. 2673 publizierten „Ermässigten Frachtsätze" angewendet wurden.

2. Für die vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Quantitäten können nur in dem Falle die Refaktien beansprucht werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 ein dreimal so grosses Quantum von den laut obenstehender Tabelle diese Begünstigung geniessenden Gütern in derselben Richtung als expediert nachgewiesen wird, wie in der obenerwähnten Winterperiode.

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquantum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

3. Die Sendungen müssen in den eingangs der Tabelle bezeichneten Stationen tatsächlich auf- oder abgegeben werden. Eine Ausnahme tritt rücksichtlich jener Sendungen ein, bei welchen auf Grund dieser Begünstigung durch Umkartierung niedrigere Frachtsätze erreichbar sind, als die tarifmässig bestehenden direkten Frachtsätze; es können jedoch diese niedrigeren Frachtsätze nachträglich nur bei Sendungen von oder nach Hütteldorf-Hacking transit (im Verkehre mit Stationen von Wien [exkl.] bis Salzburg, Passau und Simbach, dann von Klein-Reifling [exkl.] bis Amstetten und St. Valentin), ferner von oder nach Heiligenstadt transit beansprucht werden.

In allen anderen Fällen, in welchen durch Umkartierung in den eingangs der Tabelle bezeichneten Stationen niedrigere Frachtsätze resultieren, als die bestehenden direkten Tarife, kann die nachträgliche Anwendung nur dann beansprucht werden, wenn die Umkartierung in den Frachtbriefen vor der Aufgabe der Sendungen vorgeschrieben und von Stationsorganen bestätigt wurde.

4. Die Liquidierung der vorstehend angeführten Refaktien, welche von den in obbezeichneten Relationen gegenwärtig gültigen tarifmässigen Frachtsätzen der Klassen I und II gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen. Bei den unter 3 und 5 bezeichneten Sendungen, sowie bei den nach dem Auslande bestimmten oder von dem Auslande provenierenden Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartierung gelangen, sind ausser diesen Dokumenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, ermässigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der ermässigten Frachtsätze oder der sonstigen weitergehenden Begünstigungen und den Frachtgebühren auf Grund der tarifmässigen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refaktien ergeben.

6. Die Frachtdokumente, auf Grund welcher diese Refaktien, bezw. Differenzen liquidiert werden, sind rücksichtlich der vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1904 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 expedierten Sendungen spätestens bis Ende April 1905 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen von Ungarn nach Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen von Oesterreich oder von dem Auslande nach Ungarn bei der Direktion der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2671	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

Refaktie-Tabelle III

für den Frachtgüterverkehr zwischen **österreichischen** und **ungarischen** Stationen,

gültig vom 1. Dezember 1903 bis Ende November 1904.

Von den österreichischen Stationen des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandstarifes, Teil II — Heft 1, sowie dazwischen liegenden Stationen.

a)

Nach **Budapest-nyugoti p. u.**, Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérö, Budapest-fövámház, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fövárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Buda-Császárfürdö-kiterö, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-déli vasut, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest**

oder **vice versa.**

Refaktie in Hellern pro 100 kg	
1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I	35
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I“ in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II	80
3. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—44 der Güterklassifikation); **Cerasin, Ceresin; Margarin** (Pos. M—11 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Fourniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen** und **Kassenschränke,** eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle,** unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L—9 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand; Samen** (Pos. S—9 b der Güterklassifikation): **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein,** roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II	106

b)

Nach oder von den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen, jedoch **exklusive:**

α) der Stationen von **Nyiregyháza** bis **Csány** im Verkehre mit der Strecke **Hohenstadt—Triebitz;**

β) der Stationen von **Salgó-Tarján** bis **Végles-Szalatna** und **Fülek** bis **Sajó-Szt. Péter,** einschliesslich der Flügelbahnen, im Verkehre mit sämtlichen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft **nördlich** und **westlich** von **Brünn** (inkl.); sämtlicher Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn **nördlich** von **Znaim** (exkl.); sämtlicher Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen **nördlich** von **Soběslau** (inkl.), **nördlich** von **Protivin** (exkl.) und **nördlich** von **Eisenstein** (inkl.) und den Stationen der an diese drei Hauptlinien anschliessenden, in Böhmen gelegenen **Eisenbahnen,** jedoch exkl. der Station **Pilsen** (k.k.St.B.);

γ) der Stationen von **Dunakeszi-Alag** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplitz** bis **Vlarapass,** von **Tótmégyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Csata** bis **Léva,** von **Budaörs** bis **Bruck a. d. L.,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Báttaszék** bis **Ó-Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** sowie der Stationen der von diesen Strecken abzweigenden Seitenlinien und Lokalbahnen, ferner von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovce—Brod—Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, der Stationen von **Losoncz** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, der Stationen von **Mád-Zombor** bis **Sátoralja-Ujhely—Kassa,** von **Nyiregyháza** (exkl.) bis **Ungvár,** von **Kis-Majtény** bis **Máramaros-Sziget** und von **Királyháza** bis **Szomotor,** sowie der nördlich hiervon liegenden Stationen, Stationen der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,** der **Nyiregyháza-Mátészalkaer Lokalbahn** und der sub a) angeführten Budapester etc Stationen **rücksichtlich des Gesamtverkehres.**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

Refaktie in Hellern pro 100 kg	
1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I	25
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I" in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II	70
3. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—44 der Güterklassifikation); **Cerasin, Ceresin; Margarin** (Pos. M—11 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Fourniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen** und **Kassenschränke,** eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle,** unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L—9 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand; Samen** (Pos. S—9 b der Güterklassifikation); **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein,** roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II	96

Allgemeine Bestimmungen.

1. Ausgeschlossen von den Refaktien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief;

b) lebende und tote Tiere, frisches Fleisch, auch Wildpret; verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug; sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan (Pos. P—15 der Güterklassifikation); unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; Bier; Flüssigkeiten in Reservoirwagen, beladene und leere Möbelwagen, schliesslich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der vorschriftsmässigen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschnitt VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen);

c) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden direkten Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden.

2. Für die vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Quantitäten können nur in dem Falle die Refaktien beansprucht werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 ein dreimal so grosses Quantum von den laut der vorhergehenden Tabellen diese Begünstigung geniessenden Gütern in derselben Richtung als expediert nachgewiesen wird, wie in der oberwähnten Winterperiode.

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquantum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

3. Die Sendungen müssen in den oberhalb der Refaktien bezeichneten Stationen tatsächlich auf- oder abgegeben werden. Eine Ausnahme tritt rücksichtlich jener Sendungen ein, bei welchen auf Grund dieser Begünstigung durch Umkartierung niedrigere Frachtsätze erreichbar sind, als die tarifmässig bestehenden direkten Frachtsätze; es können jedoch diese niedrigeren Frachtsätze nur dann beansprucht werden, wenn die Umkartierung in den vorbenannten Stationen in den Frachtbriefen vor der Aufgabe der Sendungen vorgeschrieben und von Stationsorganen bestätigt wurde.

4. Die Liquidierung der vorstehend sub **a)** und **b)** angeführten Refaktien, welche von den in vorbezeichneten Relationen gegenwärtig gültigen tarifmässigen Frachtsätzen der Klassen I und II gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 3 und 5 bezeichneten Sendungen, sowie bei den nach dem Auslande bestimmten oder von dem Auslande provenierenden Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartierung gelangen, sind ausser diesen Dokumenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, ermässigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der ermässigten Frachtsätze oder der weitergehenden Begünstigungen und den Frachtgebühren auf Grund der tarifmässigen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refaktien ergeben.

6. Die Frachtdokumente, auf Grund welcher diese Refaktien, bezw. Differenzen liquidiert werden, sind rücksichtlich der vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1904 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 expedierten Sendungen spätestens bis Ende April 1905 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direktion der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2672	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

Refaktie-Tabelle IV

für den Frachtgüterverkehr zwischen

Budapest-nyugoti p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérő, Budapest-fővámház, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Buda-Császárfürdő-kitérő, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-déli vasut, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest**

einerseits

und den nachbenannten Stationen der **k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,** der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn** und der **priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**

anderseits

gültig vom 1. Dezember 1903 bis Ende November 1904.

Von den Frachtsätzen der nachstehenden Tarif-Klassen	Refaktie pro 100 kg in Hellern im Verkehre mit									
	Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Standing und Friedland (exkl. Friedland und Ungar.-Hradisch), ferner den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Bisenz-Stadt bis inkl. Nessowitz	Friedek-Mistek	Golleschau	Oderberg K.F.N.B. und Ks.Od.	Olmütz, Sternberg und den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Olmütz bis Hohenstadt (exklusive)	Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Prossnitz inkl. bis Brünn exkl., ferner Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Brünn exkl. bis Butschowitz inkl.	Teschen K.F.N.B. und Ks.Od.	Troppau	Ungar.-Brod	Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Friedland und Ungar.-Hradisch, ferner den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Ungar.-Hradisch-Stadt und Ungar.-Hradisch transit
1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I . . .	15	—	—	—	15	15	—	26	—	15
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I" in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II	72	—	—	30	66	80	—	66	26	64
3. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—44 der Güterklassifikation); **Cerasin, Ceresin; Margarin** (Pos. M—11 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Fourniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen und Kassenschränke,** eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle,** unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L—9 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand; Samen** (Pos. S—9 b der Güterklassifikation); **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein,** roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II	98	68	17	56	98	98	18	92	52	90

Allgemeine Bestimmungen.

1. **Ausgeschlossen von den Refaktien sind:**

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief;

b) lebende und tote Tiere, frisches Fleisch, auch Wildpret; verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug; sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan (Pos. P—15 der Güterklassifikation); unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; Bier; Flüssigkeiten in Reservoirwagen; beladene und leere Möbelwagen, schliesslich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der vorschriftsmässigen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschn. VIII, § 52, Punkt (7) mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

c) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden direkten Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden.

2. Für die vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Quantitäten können nur in dem Falle die Refaktien beansprucht werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 ein dreimal so grosses Quantum von den laut obenstehender Tabelle diese Begünstigung geniessenden Gütern in derselben Richtung als expediert nachgewiesen wird, wie in der obenerwähnten Winterperiode.

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquantum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

3. Die Sendungen müssen in den vorbezeichneten Stationen tatsächlich auf- oder abgegeben werden. Eine Ausnahme tritt rücksichtlich jener Sendungen ein, bei welchen auf Grund dieser Begünstigung durch Umkartierung niedrigere Frachtsätze erreichbar sind, als die tarifmässig bestehenden direkten Frachtsätze: es können jedoch diese niedrigeren Frachtsätze nachträglich nur dann beansprucht werden, wenn die Umkartierung in einer der vorstehend benannten Stationen in den Frachtbriefen vor der Aufgabe der Sendungen vorgeschrieben und von Stationsorganen bestätigt wurde.

4. Die Liquidierung der vorstehend angeführten Refaktien, welche von den in obbezeichneten Relationen gegenwärtig gültigen tarifmässigen Frachtsätzen der Klassen I und II gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 3 und 5 bezeichneten Sendungen, sowie bei den nach dem Auslande bestimmten oder von dem Auslande provenierenden Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartierung gelangen, sind ausser diesen Dokumenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, ermässigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der ermässigten Frachtsätze oder der weitergehenden Begünstigungen und der Frachtgebühren auf Grund der tarifmässigen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refaktien ergeben.

6. Die Frachtdokumente, auf Grund welcher diese Refaktien, bezw. Differenzen liquidiert werden, sind rücksichtlich der vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1904 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 expedierten Sendungen spätestens bis Ende April 1905 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der königl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direktion der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2673	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen											

Ermässigte Frachtsätze

für die Beförderung von **Frachtgütern** zwischen **Wien** und den in folgender Tabelle angeführten Stationen.

Gültig vom 1. Dezember 1903 bis Ende November 1904, und zwar vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 **im Rückvergütungswege;** in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 **im Kartierungswege.**

Von oder nach	1 I. Klasse	2 II. Klasse	3 Wagenladungsklassen A	4 Wagenladungsklassen B	5 Güter der Klassen A, B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3 bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg
	nach oder von **Wien** St.E.G. / „ K.F.N.B. — Frachtsätze pro 100 kg in Hellern				
Baja	492	430	228	164	260
Bács-Almás u. Bács-Almási szölök	542	—	—	—	296
Battaszék	522	—	244	172	288
Dálja (Dalj)	576	—	270	188	302
Eszék (Osiek) und Eszék alsóváros (Osiek dolnji grad)	588	—	276	192	308
Fehértemplom	662	594	—	—	398
Gombos	576	—	270	188	302
Hidas-Bonyhád	530	—	—	—	304
Kalocsa	464	—	—	—	248
Karlócza (Karlovci)	588	—	282	196	314
Mehádia	756	—	—	—	584
Mitrovicz (Mitrovica)	640	—	—	224	356
Mitrovicz - Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	640	—	—	224	356
Morágy	530	—	—	—	304
Nagy-Dorog	466	—	—	—	248
Oravicza	734	—	—	—	450
Orsova	700	638	—	—	610
Pécs und Pécs külváros	—	—	—	—	372
Pétervárad (Petrovaradin)	588	—	282	196	314
Szegzárd	480	—	222	156	254
Tolna-Mözs	480	—	—	—	254
Ujvidék	588	—	282	196	314
Ujvidék-Dunapart	588	—	282	196	314
Verbász	584	—	—	—	342
Versecz	705	—	—	—	429
Villány	556	—	274	—	309
Vukovár	588	—	276	192	312
Zimony (Zemun)	588	526	294	212	484
Zombor	558	—	—	—	314
Bölcske	468	—	—	—	248
Duna-Földvár	444	—	—	—	236
Klenak-Szávapart	659	—	335	232	373
Kula	586	—	—	—	342
Nagy-Becskerek	588	526	300	212	332
Nagy-Becskerek-Bégapart	594	532	304	216	338
Paks	468	—	—	—	248
Palánka	588	526	282	196	314
Pancsova u. Pancsova-Józsefváros	610	548	322	222*)	354
Temes-Kubin	610	548	322	222	354
Torzsa	594	—	—	—	352

Die Frachtsätze für die Stationen Baja, Bács-Almás, Bacs-Almási szölök, Fehértemplom, Gombos, Kalocsa, Karlócza, Mehádia, Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart, Oravicza, Orsova, Pétervárad, Ujvidék, Ujvidék-Dunapart, Verbász, Versecz, Zimony, Zombor, Klenak-Szávapart, Kula, Nagy-Becskerek, Nagy-Becskerek-Bégapart, Palánka, Pancsova, Pancsova-Józsefváros, Temes-Kubin und Torzsa werden auch im Verkehre mit den Stationen **Stadlau** und **Floridsdorf** und die Frachtsätze für die Stationen Dálja, Eszék, Eszék alsóváros, Pécs, Pécs külváros, Villány und Vukovár auch im Verkehre mit **Wien-Matzleinsdorf** angewendet.

*) Dieser Frachtsatz findet auch auf die laut Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, in die Klasse C eingereihten Güter Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

Besondere Bestimmungen.

1. Die in den Rubriken 1—4 enthaltenen Frachtsätze gelangen auf solche Güter zur Anwendung, welche laut Güterklassifikation des Tarifes, „Teil I", in die betreffende Güterklasse gehören, die in der Rubrik 5 enthaltenen Frachtsätze finden hingegen bei solchen Frachtgütern in Mengen unter 5000 kg Anwendung, welche laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I", bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in Klasse II, bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen aber in die Klassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereiht sind.

2. **Die ermässigten Frachtsätze werden nicht angewendet: auf lebende und tote Tiere, frisches Fleisch,** auch **Wildpret, unverpacktes Mineralwasser in Flaschen, Bier, unverpacktes Porzellan, Flüssigkeiten in Reservoirwagen; beladene und leere Möbelwagen** und auf **Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief,** insofern nicht bei Anwendung der ermässigten Frachtsätze für 50 kg pro Frachtbrief niedrigere Frachtgebühren, als bei Berechnung für das wirkliche Gewicht auf Grund der tarifmässigen Frachtsätze resultieren, **schliesslich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel,** auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der vorschriftsmässigen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschnitt VIII, § 52, Punkt (7) mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

3. Bei Sendungen, auf welche die in vorstehender Tabelle angeführten ermässigten Frachtsätze angewendet wurden, können die in diesem Verordnungs-Blatte unter Post-Nr. 2670 **(Refaktie-Tabelle II)** publizierten Begünstigungen nicht beansprucht werden.

4. Für die in **der Winterperiode** vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen können die in dieser Tabelle angeführten Frachtsätze nur in dem Falle beansprucht werden, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der **Sommerperiode** vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 **von den in die oben bezeichneten Güterklassen gehörenden Artikeln ein dreimal** so **grosses Quantum in derselben Richtung und in den gleichen Relationen** auf Grund der in dieser Tabelle enthaltenen ermässigten Frachtsätze expediert wurde, als in der obgenannten **Winterperiode.**

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquantum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

5. In den südlich ab Budapest gelegenen Stationen werden die ermässigten Frachtsätze nur dann angewendet, wenn die Sendungen in diesen Stationen zur Auf- oder Abgabe gelangen. Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf solche Sendungen, welche per Bahn in einer in der vorliegenden Begünstigung einbezogenen Station anlangen und per Schiff weiterbefördert werden oder umgekehrt, ferner auf Sendungen von oder nach den Stationen solcher Lokalbahnen, welche sich in einer in der vorliegenden Begünstigung einbezogenen Station an die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen oder an die in ihrem Betriebe befindlichen Lokalbahnen anschliessen.

6. Die Frachtsätze für **Villány** können auf Sendungen, welche von den Stationen **Mohács** oder **Német-Boly** stammen oder dorthin bestimmt sind, nicht angewendet werden.

7. Bei Sendungen, welche nach den vorbezeichneten ungarischen Stationen von den nördlich von Wien gelegenen österr. Stationen und dem Auslande oder vice versa auf Grund der bestehenden Verbandstarife direkt abgefertigt werden, gelangen die vorstehenden ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle zur Anwendung, wenn sich die durch Umkartierung in Wien unter Berücksichtigung obiger Begünstigung erreichbaren Frachtsätze niedriger stellen als die angewendeten direkten Frachtsätze. In solchen Fällen werden nur die Differenzen zwischen den direkten und den niedrigeren Umkartierungs-Frachtsätzen rückvergütet.

8. Die Liquidierung der Refaktie für die während der Winterperiode expedierten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reklamierenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 7 angeführten Sendungen sind ausser diesen Dokumenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben. Die Frachtdokumente rücksichtlich der vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1904 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt.

Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reklamierenden Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende April 1905 vorzulegen.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direktion der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2674	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Laut untenstehender Tabelle			Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von oder nach	I. Klasse	II. Klasse	Wagenladungsklassen A	Wagenladungsklassen B	Güter der Klassen A, B und C, sowie der Spez.-Tarife 1, 2 od. 3 bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg
	nach oder von Wien St.E.G. / Wien K.F.N.B. / Wien Matzleinsdorf — Frachtsätze pro 100 kg in Hellern				
Belišce	608	493	296	222	328
Čadjavica	566	436	282	—	—
Dolnji-Miholjac	589	468	296	222	328
Moslavina	573	442	286	209	324

Die ermässigten Frachtsätze werden nicht angewendet: auf lebende und tote Tiere, frisches Fleisch, auch Wildbret, Bier, unverpacktes Mineralwasser in Flaschen, unverpacktes Porzellan; Flüssigkeiten in Reservoirwagen und beladene und leere Möbelwagen; ferner auf die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der vorschriftsmässigen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschn. VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

Für die Umladung in Noskovci werden die laut Lokaltarif der Slavonischen Drauthalbahn entfallenden Gebühren separat eingehoben.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller					
2675	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eier	Hódságh	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1904	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3, bezw. Kartierungs-Frachtsätze	504	360	144	Im Kartierungswege		
				Priglevicza-Szt. Iván					486	350	136			
				Román-Petre					650	483	167			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2676	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter aller Art, bei Aufgabe als Frachtgut	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf Marchegg	Budapest -kitérő, -nyugoti pályaudvar, -lipótváros, -Angyalföld, -kelenföld; Budapest -dunaparti teherpályaudvar, -Józsefváros, -fővámház, -központi vasárcsarnok, -fővárosi közraktárak, -Ferenczváros; Buda-Császárfürdő-kitérő Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewerkstelligen	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1904	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3, bezw. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1, bezw. Kartierungs-Frachtsätze	Verschieden	Heller 224	Verschieden	Im Kartierungswege		Diese ermässigten Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende und tote Tiere, Wildbret, auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier, verpacktes frisches Obst, Gemüse, Grünzeug und auf unverpacktes Porzellan, schliesslich auf die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der vorschriftsmässigen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschn. VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV] fallen nicht unter diese Ausnahmen)
				Wien (Oe.N.W.B.) transit						238				
				Hütteldorf-Hacking transit						243				
				Wien St.E.G.	Budapest déli vasut					224				
				Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf Marchegg						234				
				Wien (Oe.N.W.B.) transit						238				
				Hütteldorf-Hacking transit						243				
				oder vice versa										
2677				Wien St.E.G.	Győr oder vice versa	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewerkstelligen		Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1, bezw. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3, bezw. Kartierungs-Frachtsätze	Heller 130	Heller 110	Heller 20			
				Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Alvincz				Verschieden	623	Verschieden			
					Arad					471				
					Brassó					820				
					Czegléd					312				
					Debreczen					448				
					Gyulafehérvár					630				
					Kassa					489				
					Kis-Kapus					683				
					Kolozsvár					580				
					Miskolcz-gömöri p. u.					418				
					Nagy-Szeben					721				
					Nagyvárad					463				
					Satoralja-Ujhely					481				
					Szabadka					408				
					Szatmár-Németi					524				
					Szeged					418				
					Szeged-Rókus					425				
					Temesvár-Gyárváros					509				
					Temesvár-Józsefváros					509				
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2678	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	**Güter aller Art, als Frachtgut**	**Baja**	**Wien St.E.G., Wien K.F.N.B.**	**Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1904**	**Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, und Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1**	**Verschieden**	**Heller** 396	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		**Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze werden mit Ausnahme der für die Stationen Bölcske, Duna-Földvár und Paks angeführten Frachtsätze, auch im Verkehre mit den Stationen Stadlau und Floridsdorf angewendet.** **Auf nachbenannte Artikel finden die ermässigten Frachtsätze keine Anwendung, und zwar: auf lebende und tote Tiere, frisches Fleisch, auch Wildbret, Bier, verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, unverpacktes Porzellan, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich auf die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der vorschriftsmässigen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können. (Die Güter, welche laut Tarif, Teil I, Abteilung A, Abschn. VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen)**
				Fehértemplom						554				
				Kalocsa						350				
				Oravicza						591				
				Orsova						604				
				Pétervárad						469				
				Ujvidék						469				
				Ujvidék-Dunapart						469				
				Verbász						431				
				Versecz						545				
				Zimony						492				
				Zombor						431				
				Bölcske						372				
				Duna-Földvár						348				
				Klenak-Szávapart						562				
				Nagy-Becskerek						492				
				Nagy-Becskerek Bégapart						496				
				Paks						372				
				Palánka						492				
				Pancsova und Pancsova-Józsefváros						514				
				Temes-Kubin						514				
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2679	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Stärke	Torontál-Almás	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Dezember 1903 bis Ende November 1904	Lokaltarife; Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1; Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, bezw. Kartierungs-Frachtsätze	Verschieden	235 Heller	Verschieden	Vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 im Rückvergütungswege, vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 im Kartierungswege	Für die in der Winterperiode vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 ein dreimal so grosses Quantum auf Grund dieser ermässigten Frachtsätze expediert wurde, als in der obgenannten Winterperiode. Die Differenz zwischen den auf Grund der faktisch angewendeten und der gegenwärtigen ermässigten Frachtsätze resultierenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedierten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen, liquidiert. Die Frachtdokumente rücksichtlich der vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1904 bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende Februar 1905 auch bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vorzulegen	Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, werden die Nachlässe nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist
					Pozsony, Pozsony fiók p. u.					215 Heller				
					Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-nyugoti pályaudvár, Budapest-Lipótváros, Kőbánya-hizlalda, Budapest-fővárosi közraktárak					165 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2680	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Vide Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Dezember 1903, bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1904	Lokaltarife, Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Teil II, Heft 1, Ungar.-Bosnischer Verkehr, Oesterr.-Ungar.-Bosn. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Kartierungs-Frachtsätze	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von	Nach: Budapest-d. p. t. p. u. „ -föv. közrakt. „ -Józsefváros	Budapest-Lipótváros „ -nyugoti p. u.	Budapest déli vasut Buda-Császárfürdö-kitérö Ó-Buda-Filatorigát Köbánya alsó p. u. Köbánya felsö p. u.	Palota-Ujpest	Almás-füzitö Györ Komárom	Pozsony Pozsony-föképályaudvar „ -ujváros „ -Dynamitgyár	Marchegg	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern							
Baja	70	76	76	78	102	148	154	154
Brod	132	138	138	140	172	—	—	220
Detta	—	—	—	—	—	—	—	232
Eszék (Osiek) und Eszék alsóváros (Osiek dolnji grad)	86	92	92	94	122	166	166	166
Mitrovicz (Mitrovica)	102	108	108	110	138	186	190	190
Orsova	170	170	176	178	206	—	—	258
Szeged	100	100	106	108	136	—	—	188
Temesvár-Józsefváros	132	132	138	140	168	—	—	220
Temesvár-Gyárváros	132	132	138	140	168	—	—	220
Ujvidék	84	90	90	92	120	164	168	168
Verbász	82	88	88	90	114	160	166	166
Zimony (Zemun)	—	—	—	—	—	—	—	180
Zombor	76	82	82	84	112	160	164	164
Nagy-Becskerek	120	120	126	128	156	194	194	194
Pancsova u. Pancsova-Józsefváros	120	120	126	128	156	194	204	204
Zenta	86	92	92	94	120	168	172	172

Besondere Bemerkungen.

1. Die Frachtsätze von Brod, Eszék und Eszék alsóváros nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien-Matzleinsdorf.

2. Für Sendungen von Mehl und sonstigen Mahlprodukten von den in vorstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar wird bei der Abgabe eine **lagerzinsfreie Zeit** von **acht Tagen** mit Vorbehalt der jederzeitigen Aufhebung derselben mit der Beschränkung gewährt, dass diese Begünstigung für ein grösseres **Quantum als 100 Tonnen** in ein und derselben Zeit von ein und derselben Mühle nicht in Anspruch genommen werden kann.

3. Die in der obigen Tabelle für die Stationen Budapest, Györ, Marchegg, Wien, Stadlau und Floridsdorf enthaltenen ermässigten Frachtsätze werden im **Rückvergütungswege** auch im Verkehre mit den in den Tarifen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes, Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Elbe-Umschlagsverkehres, Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publizierten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a./L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie ihrer Lokalbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a./L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze niedrigere Gesamt-Frachtgebühren resultieren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit direkten, nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. — Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Kurse von 100 Heller = 85 Markpfennig, bezw. 105 Centimes. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Frachtbrief-Duplikate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Dokumenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Diese Frachtdokumente sind spätestens bis Ende März 1905 bei der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt. — Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

4. In dem Frachtsatze für die Station Zimony ist die tarifmässige Ufergeleisegebühr in Zimony schon inbegriffen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2681	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation im Tarife „Teil I"	Vide Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Dezember 1903 bis Ende November 1904	Lokaltarife; Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3; Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1, bezw. Kartierungs-Frachtsätze	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 im Rückvergütungswege; vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 im Kartierungswege		

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. / „ föv. közrakt. / „ Józsefváros	Budapest-Lipótváros / „ nyugoti p. u.	Budapest déli vasut / Buda-Császárfürdő-kitérő / Ó-Buda-Filatorigát / Kőbánya alsó p. u. / Kőbánya felső p. u.	Palota-Ujpest	Almás-Füzitő / Győr / Komárom	Pozsony / Pozsony-főkpályaudvar / „ -Ujváros / „ -Dynamitgyár	Marchegg	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Stadlau und Floridsdorf
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern							
Bács-Almás und Bács-Almási szölök	88	94	94	96	124	172	176	176
India (Indjija)	96	102	102	104	132	180	184	184
Karánsebes	170	170	176	178	—	—	—	258
Kula	88	94	94	96	124	172	176	176
Nagy-Kikinda	118	118	124	126	154	—	—	206
Oravicza	156	156	162	164	192	—	—	244
Pétervárad (Petrovaradin)	84	90	90	92	120	164	168	168
Palánka	113	119	119	121	149	197	201	201
Torzsa	95	101	101	103	131	179	183	183
Toplecz	170	170	176	178	206	—	—	245
Versecz	144	144	150	152	180	—	—	232
Vinkovci	98	104	104	106	134	182	186	186

Besondere Bemerkungen.

1. Für die in der Winterperiode vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 ein dreimal so grosses Quantum auf Grund der in obiger Tabelle enthaltenen Frachtsätze expediert wurde als in der obgenannten Winterperiode. Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, werden die Nachlässe nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Die Differenz zwischen den auf Grund der faktisch angewendeten und der gegenwärtigen ermässigten Frachtsätze resultierenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedierten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnamtlichen Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen, liquidiert. Die Frachtdokumente rücksichtlich der vom 1. Dezember 1903 bis Ende Februar 1904 expedierten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1904 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1904 bis Ende November 1904 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnamtlichen Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende Februar 1905 vorzulegen.

2. Der Frachtstaz von Vinkovci nach Wien St.E.G. gilt auch im Verkehre mit **Wien (Matzleinsdorf)**.

3. Für Sendungen von Mehl und sonstigen Mahlprodukten von den in obenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti tehérpályaudvár wird bei der Abgabe eine **lagerzinsfreie Zeit** von **acht Tagen** mit Vorbehalt der jederzeitigen Aufhebung derselben mit der Beschränkung gewährt, dass diese Begünstigung für ein **grösseres Quantum** als **100 Tonnen** in ein und derselben Zeit von ein und derselben Mühle nicht in Anspruch genommen werden kann.

4. Die in der obigen Tabelle für die Stationen Budapest, Györ, Marchegg, Wien, Stadlau und Floridsdorf enthaltenen ermässigten Frachtsätze werden im **Rückvergütungswege** auch im Verkehre mit den in den Tarifen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes, Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Elbe-Umschlagsverkehres, Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publizierten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a./L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie ihrer Lokalbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a./L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze niedrigere Gesamt-Frachtgebühren resultieren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit direkten, nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. — Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Kurse von 100 Heller = 85 Markpfennig, bezw. 105 Centimes. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Frachtbrief-Duplikate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Dokumenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen. Diese Frachtdokumente sind spätestens bis Ende März 1905 bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt. Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2682	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterklassifikation, ferner Kandiszucker	Nusle-Vršovic Prag St.E.G., Oe.N.W.B. oder k.k.St.B.	Brassó	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Abladen obliegt dem Empfänger	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1904	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1		Heller 1033		Im Kartierungswege		
					Debreczen					660				
					Kolozsvár					797				
					Szeged					637				
					Temesvár-Józsefváros und Gyárváros					721				
				Prag St.E.G. od. Oe.N.W.B.	Kassa Ks.Od.					634				
2683	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a der allgemeinen Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kuttenberg Stadt		Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) mindestens für 5.000 kg, b) „ 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Besteht kein direkter Frachtsatz	Heller a) | b)		Im Kartierungswege		
					Anrachkirchen					285 | 232				
					Enns					252 | 204				
					Haag (in N.Oe.)					258 | 209				
					Haag am Hausruck					329 | 277				
					Knittelfeld					342 | 289				
					Lambach					276 | 224				
					Liezen					319 | 261				
					Ried					291 | 239				
					St. Valentin					252 | 204				
					Steyr					264 | 214				
					Treibach-Althofen					386 | 318				
					Umlowitz					204 | 163				
					Unzmarkt					365 | 300				
					Vöcklamarkt					291 | 239				
					Zeltweg					350 | 293				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2684	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kaffeesurrogate	Linz	Meran	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief. b) Aufgabe von mindestens 5.000 kg c) Aufgabe von mindestens 10.000 kg } des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. d) Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Bezüglich des Auf- und Abladens der Sendungen finden die tarifmässigen Bestimmungen Anwendung.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 533 b) 401 c) 378		Im Kartierungswege		
			Soda der Pos. S—44 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Ebensee						a) 519 b) 381 c) 282				
			Cement	Lengenfeld						a) 371 b) 309 c) 169				
				Söll-Leukenthal						a) 263 b) 230 c) 132				
			Getreide	Graz S.B.						c) 312				
				Kufstein						c) 166				
				Marburg-Hauptbahnhof						c) 278				
				Radkersburg						c) 324				
			Superphosphate	Brastnigg						c) 170				
			Pech der Pos. P—8 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Brunn-Maria-Enzersdorf						c) 252				
			Ziegel	Fritzens-Wattens						d 93				
			Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle)	Trifail		Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				d) 173				
				Sagor						d) 173				
				Kirchbichl						d) 112				
				Prevali						d) 124				
			Coaks	Innsbruck						c) 105				
				Klagenfurt						c) 146				
				Villach S.B.						c) 137				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2685	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Coaks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner von Hruschau und Mährisch-Ostrau	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen bei Mineralkohle und von mindestens 10.000 kg pro Wagen bei Coaks oder Frachtzahlung hierfür. Im übrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, resp. Zellerndorf, gültig vom 1. Juni 1899	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Nebenbezeichneter Tarif	2550 Heller pro Tonne von 1000 kg	2052 Heller pro Tonne von 1000 kg	498 Heller pro Tonne von 1000 kg	Im Kartierungswege		
2686	Buschtěhrader Eisenbahn		Tabakfabrikate	Schlackenwerth (B.E.B.)	Falkenau a. d. Eger	1. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	54 Heller	50 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in den Monaten April, Juli, Oktober 1904 und Jänner 1905 für die Sendungen aus dem jeweilig vorhergehenden Vierteljahre	Bei Nichteinhaltung der nebenstehenden Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2687	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Thon, roh, unverpackt	Gross-Opatowitz k.k.St.B.	Altkladno B.E.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	103 Heller		Im Kartierungswege		
					Kladno B.E.B. (Station)			Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	125 Heller	103 Heller	22 Heller			
2688	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	**Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.** Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 sind in den Warenverzeichnissen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Wolle u. s. w.) der Tarifhefte 1 und 2 folgende Aenderungen vorzunehmen: Unter Position A sind die Worte **„auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Schoddywolle“** zu streichen. Unter Position B sind folgende Artikel aufzunehmen: **„ferner Krempelwolle (Kehricht, auch Flug genannt), sowie Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Schoddywolle“.**											
2689	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eilgut	Brünn St.E.G.	Apolda K.E.D.E. oder umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Gütertarif, Teil II, Heft 1	Besteht keiner	1419 Pfennige		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2690	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Packpapier aus der Pos. P—1 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B	Eisenberg a. March	Traiskirchen E. W. A.	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg; Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	323 Heller	256 Heller	67 Heller	Im Kartierungswege		
2691	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Ermässigte Eilgüter laut Nomenklatur des Tarifes, Teil I, Abt. B, Abschn. A, Abs. II, Punkt 2, b) Güter der Klasse I, c) " " " II, d) " " " A, e) Emballagen laut Tarif, Teil I, Abt. B, Abschn. C, Abs. V, bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	Freudenthal oder umgekehrt	Schärding (k.k.St.B.) Salzburg (k.k.St.B.) Nussdorf Linz Klosterneuburg-Weidling Innsbruck (S.B.) Bozen-Gries (S.B.)	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Für die Berechnung der Nebengebühren sind die Bestimmungen der Lokaltarife der Auf- oder Abgabsbahnen massgebend	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 719 Heller, " b) 703 ", " c) 590 ", " d) 408 ", " e) 304 " ad a) 743 Heller, " b) 738 ", " c) 617 ", " d) 425 ", " e) 315 " ad a) 382 Heller, " b) 356 ", " c) 305 ", " d) 211 ", " e) 159 " ad a) 601 Heller, " b) 596 ", " c) 504 ", " d) 354 ", " e) 266 " ad a) 382 Heller, " b) 374 ", " c) 321 ", " d) 225 ", " e) 171 " ad a) 1021 Heller, " b) 1005 ", " c) 764 ", " d) 521 ", " e) 373 " ad a) 1279 Heller, " b) 1148 ", " c) 900 ", " d) 629 ", " e) 364 "		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2692	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, sowie leere Getreidesäcke ⊙	Lagerhaus S. & W. Hoffmann Wien D.U.B.	**Oberlaa**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; bei „leeren Getreidesäcken" Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Verfrächtern**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Wiener Ueberfuhr-Tarif vom 1. Juli 1903**	**Bestehen keine Frachtsätze**	15		**Im Kartierungswege**		***) Nur gültig im Verkehre mit Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang und darüber hinaus, mit Ausnahme der Stationen Simmering (E.W.A.) und Wien Aspangbahnhof**
					Kl.-Schwechat					13				
					Wien-Donaukaibahnhof					7				
					Wien-Lagerhaus					4				
					Wien-Praterkai					4				
					Nussdorf loko und transit					5				
					Wien II (K.F.J.B.)					11				
					Wien I (K.E.B.)					17				
					Hütteldorf-Hacking loko					17				
					Hütteldorf-Hacking transit					15				
					Klein-Schwechat transit*)					11*)				
					Wien Staatsbahnhof transit					6				
					Wien Südbahnhof transit					13				
					Wien Nordwestbahnhof transit					6				
					Wien Donauufer-Bahnhof der K.F.N.B. transit im Verkehre mit Stationen der K.F.N.B. und darüber hinaus		**vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**			4				
				oder umgekehrt			**⊙ rücksichtlich der „leeren Getreidesäcke" in sämtlichen vorangeführten Relationen vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**							
2693	**k. k. österr. Staatsbahnen**		**Kohlenabfälle, und zwar Staubkohle und Lösche**	**Siehe umstehende Tabelle**		**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Lokalgütertarif**		**Siehe umstehende Tabelle**		**Im Kartierungswege**		

Nach	Von														
	Littitz			Nürschan			Radnitz			Staab			Stupno-Břas		
	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz
	Heller für 1000 kg														
Amstetten	810	660	150	810	660	150	840	690	150	840	690	150	820	670	150
Attnang-Puchheim	840	690	150	860	710	150	870	720	150	870	720	150	860	710	150
Battelau	710	550	160	710	550	160	740	590	150	740	590	150	730	570	160
Beraun	370	230	140	390	250	140	370	230	140	420	270	150	340	210	130
Bischofshofen	1000	880	120	1050	900	160	1060	910	150	1000	900	100	1060	910	150
Blisova	310	190	120	230	140	110	370	230	140	190	140	50	340	210	130
Böheimkirchen	900	750	150	920	770	150	940	790	150	940	790	150	920	770	150
Budweis	550	370	180	550	370	180	580	410	170	580	410	170	570	390	180
Dobrzan	—	—	—	190	140	50	280	170	110	280	170	110	230	140	90
Eberstein	1270	1120	150	1290	1140	150	1300	1150	150	1300	1150	150	1290	1140	150
Eferding	920	810	110	940	830	110	950	840	110	950	840	110	940	830	110
Eggenburg	760	610	150	780	620	160	790	640	150	790	640	150	790	640	150
Etsdorf	820	670	150	840	690	150	860	710	150	860	710	150	840	690	150
Furth i. W.	390	250	140	340	210	130	440	290	150	310	190	120	440	290	150
Gersthof	970	820	150	970	820	150	1000	850	150	1000	850	150	980	830	150
Gojau*)	660	520	140	675	520	155	705	590	115	705	560	145	695	570	125
Gmünd	630	460	170	630	460	170	660	500	160	660	500	160	650	480	170
Haag	760	610	150	780	620	160	790	640	150	790	640	150	780	620	160
Hallein	980	830	150	980	830	150	1020	870	150	1020	870	150	1000	850	150
Heiligenstadt	890	740	150	900	750	150	920	770	150	920	770	150	900	750	150
Hernals	980	830	150	980	830	150	1010	860	150	1010	860	150	990	840	150
Hičitz	370	230	140	390	250	140	420	270	150	420	270	150	390	250	140
Holoubkau	230	140	90	280	170	110	230	140	90	310	190	120	230	140	90
Hütteldorf-Hacking	970	820	150	980	830	150	1000	850	150	1000	850	150	1000	850	150
Iglau	740	590	150	760	610	150	780	620	160	780	620	160	760	610	150
Inzersdorf	1030	880	150	1030	880	150	1060	910	150	1060	910	150	1040	890	150
Jareschau	660	500	160	680	520	160	700	530	170	700	530	170	680	520	160
Josefihütte	340	210	130	340	210	130	390	250	140	390	250	140	370	230	140
Klattau	280	170	110	340	210	130	370	230	140	370	230	140	340	210	130
Klein-Schwechat	1020	870	150	1020	870	150	1050	900	150	1050	900	150	1030	880	150
Krems	840	690	150	840	690	150	870	720	150	870	720	150	860	710	150
Krumau	660	520	140	675	520	155	705	590	115	705	560	145	695	570	125
Linz	740	590	150	760	610	150	780	620	160	780	620	160	780	620	160
Marchtrenk	780	620	160	790	640	150	810	660	150	810	660	150	810	660	150
Mattighofen	940	790	150	950	800	150	970	820	150	970	820	150	950	800	150
Michelbeuern	970	820	150	970	820	150	1000	850	150	1000	850	150	980	830	150
Mies-Kladrau	280	170	110	280	170	110	340	210	130	310	190	120	310	190	120
Mösel	1290	1140	150	1300	1150	150	1320	1170	150	1320	1170	150	1320	1170	150
Nemčlkau-Welhartitz	310	190	120	390	250	140	420	270	150	420	270	150	390	250	140
Neugedein	340	210	130	310	190	120	420	270	150	280	170	110	420	270	150
Neulengbach	920	770	150	940	790	150	950	800	150	950	800	150	940	790	150
Nussdorf	890	740	150	890	740	150	920	770	150	920	770	150	900	750	150
Oberbřis	—	—	—	230	140	90	280	170	110	280	170	110	230	140	90
Ober-Laa	1030	880	150	1030	880	150	1060	910	150	1060	910	150	1040	890	150
Ottakring	990	840	150	990	840	150	1020	870	150	1020	870	150	1000	850	150
Penzing	980	830	150	980	830	150	1020	870	150	1020	870	150	1000	850	150
Pilgram	660	500	160	680	520	160	700	530	170	700	530	170	700	530	170
Pisek	440	290	150	470	310	160	500	330	170	500	330	170	470	310	160
Pottenbrunn	900	750	150	900	750	150	940	790	150	920	770	150	920	770	150
Prinzersdorf	890	740	150	900	750	150	920	770	150	920	770	150	920	770	150
Radotin	440	290	150	470	310	160	440	290	150	480	330	150	420	270	150
Rokitzan	230	140	90	230	140	90	—	—	—	280	170	110	—	—	—
Saalfelden	1130	980	150	1140	990	150	1160	1010	150	1160	1010	150	1160	1010	150
Salzburg	950	800	150	970	820	150	980	830	150	980	830	150	970	820	150
St. Andrä-Wördern	860	710	150	870	720	150	890	740	150	890	740	150	870	720	150
Schüttenhofen	390	250	140	420	270	150	440	290	150	440	290	150	440	290	150
Schwarzenau	660	500	160	680	520	160	700	530	170	700	530	170	700	530	170
Stankau	280	170	110	190	140	50	340	210	130	150	140	10	340	210	130
Steyr	780	620	160	780	620	160	810	660	150	810	660	150	790	640	150
Stiahlau	190	140	50	190	140	50	280	170	110	230	140	90	230	140	90
Strakonitz	390	250	140	420	270	150	440	290	150	440	290	150	420	270	150
Tabor	580	410	170	600	430	170	620	440	180	620	440	180	600	430	170
Taus	340	210	130	280	170	110	390	250	140	230	140	90	370	230	140
Tulln	840	690	150	840	690	150	870	720	150	870	720	150	860	710	150
Villach	1350	1200	150	1350	1200	150	1380	1230	150	1380	1230	150	1370	1220	150
Wels	790	640	150	810	660	150	820	670	150	820	670	150	810	660	150
Wien I	980	830	150	1000	850	150	1020	870	150	1020	870	150	1000	850	150
Wien II	890	740	150	900	750	150	920	770	150	920	770	150	920	770	150
Zartlesdorf	630	460	170	630	460	170	660	500	160	660	500	160	650	480	170
Zditz	340	210	130	370	230	140	340	210	130	390	250	140	340	210	130
Ziersdorf	790	640	150	810	660	150	820	670	150	820	670	150	810	660	150
Zliw	500	330	170	520	350	170	550	370	180	550	370	180	550	370	180

*) Nur für jene bei Krumau situierten Etablissements gültig, welche mit der Station Gojau in direkter Schienenverbindung stehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2694	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Kaolin, Porzellanerde, Chinaclay**	**Fleissen-Grossloh, Station der k. k. österr. Staatsbahnen**	**Siehe untenstehende Tabelle**	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Bestimmungen des in Rubrik 8 benannten Tarifes**	**vom 7. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1897**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Siehe untenstehende Tabelle**		**Im Kartierungswege**		

Nach	Von Fleissen-Grossloh Pfennig pro 100 kg
α.	
Binnenstationen der Sächsischen Staatseisenbahnen.	
Adorf	27
Altchemnitz	55
Altenburg	52
Annaberg i. S.	51
Bautzen	85
Berthelsdorf i. Erzgeb.	65
Blauenthal	40
Breitingen, Regis	54
Burgstädt	58
Cossen	57
Crimmitschau	46
Döbeln	64
Dresden-Altstadt	73
Dresden-Friedrichstadt	74
Dresden-Neustadt	74
Dürröhrsdorf	79
Eibenstock	38
Eich	38
Elsterwerda (B.D.B.)	75
Falkenstein	36
Gelobtland	69
Glauchau	48
Golzern	63
Greiz	39
Greiz-Aubachthal	39
Grossbauchlitz	65
Grossenhain (B.D.B.)	76
Grossenhain (C.G.B.)	75
Grossschönau	92
Grünstädtel	46
Grunau	64
Hainichen	61
Hainsberg	71
Herrnhut	91
Jägersgrün	35
Kamenz i. S.	85
Kappel i. S.	55

Nach	Von Fleissen-Grossloh Pfennig pro 100 kg
Kohlmühle	72
Lastau	58
Lichtenberg b. Freiberg i. S.	67
Löbau i. S.	90
Marienberg	67
Markersdorf-Taura	58
Markneukirchen	28
Meissen	72
Meissen-Triebischthal	72
Meuselwitz	52
Miltitz-Roitzschen	70
Mittweida	60
Mügeln b. Pirna	76
Muldenhütten	65
Nerchau-Trebsen	64
Neustadt i. S.	77
Niederschlema	44
Niedersedlitz	75
Nossen	67
Oberschlema	45
Pirna	77
Plauen-Neudorf i. V.	34
Potschappel	72
Radeberg	78
Raschau b. Schwarzenberg	46
Rautenkranz	36
Reichenbach i. V. (ob. Bhf.)	40
Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)	41
Riesa	70
Röderau	72
Schneeberg-Neustädtel	45
Schönfeld b. Annaberg	52
Schönheiderhammer	38
Schwarzenberg	45
Sebnitz	75
Steina	63
Stenn	43
Trebanz-Treben	53
Treuen	39
Ulbersdorf	73
Waldheim	62
Wendischfähre	72

Nach	Von Fleissen-Grossloh Pfennig pro 100 kg
Werdau	43
Wiesenburg i. S.	47
Wilkau	46
Wilthen	82
Wilzschhaus	36
Wolfsgrün	39
Wurzen	66
Zittau	92
Zschopau	57
Zwönitz	47
β.	
Sächsisch-Preussische Wettbewerbsstationen.	
a) Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen.	
Gera (Reuss) S.St.B.	46
Leipzig (Bayer. Bhf.)	60
Leipzig (Dresd. Bhf.)	60
Leipzig-Connewitz	60
Leipzig-Stötteritz	60
Plagwitz-Lindenau S.St.B.	60
Zeitz S.St.B.	52
b) Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen.	
Gera (Reuss) Pr.St.B.	46
Leipzig (Berl. Bhf.)	62
Leipzig (Eilenb. Bhf.)	63
Leipzig (Magd. Bhf.)	62
Leipzig-Eutritzsch	62
Leipzig (Thür. Bhf.)	60
Plagwitz-Lindenau Pr.St.B.	60
Zeitz Pr.St.B.	52

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2695	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kaolin, auch Porzellanerde, Chinaklay, lose oder in Säcken verpackt	Tremoschna	Dommeldingen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 8 (Ausnahmetarif Nr. 33, Abt. I A), des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	1·62 Mark		Im Kartierungswege		
					Rieding					1·43 Mark				
2696	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Kabel für elektrische Leitungen	Passau	Frankfurt a. M. Hafen und Frankfurt a. M. Hauptbahnhof transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901	2·66	1·39	1·27	Im Kartierungswege		
				Wien I K.E.B. Wien II K.F.J.B.					3·35	2·89	0·46			
				Passau	Gustavsburg transit				2·81	1·46	1·35			
				Wien I K.E.B. Wien II K.F.J.B.					3·47	2·96	0·51			
				Passau	Mainz Hafen Kastel Hafen				2·84	1·47	1·37			
				Wien I K.E.B. Wien II K.F.J.B.					3·49	2·97	0·52			
				oder umgekehrt										
2697	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine des Spezialtarifes 3	Verladestelle bei km 104—106 zwischen Znaim und Wolframitzkirchen	Wien Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898		19 Heller		Im Kartierungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur im Verkehre mit Wien Oe.N.W.B. loko und transit, und findet auf denselben die im Nachtrage I zum Lokalgütertarife der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn auf Seite 33, sub 4, Punkt 2, vorgesehene Bestimmung für Korneuburg-Donauumschlag keine Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2698	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Flaschenhalter der Pos. F—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Laa St.E.G.	Wörgl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	376 Heller		Im Kartierungswege		
2699	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar		Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		
					Bubna St.E.G.				—	700	—			
					Lieben St.E.G.				—	600	—			
					Raitz				983	830	153			
2700	Böhmischen Commercialbahnen	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker	Libań-Psinic B.C.B.	Jiřitz, Station der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	72 Heller*)		Im Kartierungswege		*) Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Etablissements, welche mit der Station Jiřitz in direkter Schienenverbindung stehen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2701	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt	Michelob B.E.B. Priesen B.E.B.	Schattau Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 110 113		Im Kartierungswege		
2702	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut	Siehe untenstehende Tabelle		Die bezüglichen Bestimmungen des ungarisch-deutschen Viehverkehres	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ungarisch-Deutscher Viehverkehr, gültig vom 1. April 1895	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach	Entfernung in Kilometer	Frachtsatz für 10 Kilogramm	Frachtsatz für 15 Kilogramm	Frachtsatz für 100 Kilogramm	Fahrgeld für einen Tierbegleiter bei der Hinfahrt
			in Pfennig			
Gajdobra	Berlin (Anhalt-Dresdener, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof)	1220	195	241	1411	2448
Hódság	Berlin (Anhalt-Dresdener, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof)	1221	191	235	1375	2450
Szarvas	Berlin (Anhalt-Dresdener, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof)	1106	181	220	1279	2196
Gajdobra	Myslowitz	811	82	123	814	1630

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
75	Nr. 133 vom 17. November 1903	2549	K. k. österr. Staatsbahnen	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine der Pos. 8—55 a der Güterklassifikation	Straża	Hadikfalva	In der Rubrik 5 „von“, ist die Station Putna hinzuzufügen und hinsichtlich dieser Station in den Rubriken 9, 10 und 11 beizusetzen: „28“, „8“ und „18“ Heller	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
99	Nr. 121 vom 20. Oktober 1903	2232	K. k. österr. Staatsbahnen		Petroleum, roh	Boryslaw	Olszanica	Die in Rubrik 13 enthaltenen Bestimmungen über die Liquidierung der Refaktie sind zu streichen und es gelten diesbezüglich nachstehende Bestimmungen: Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohöles von Boryslaw und der Duplikat-Frachtbriefe über den Weiterversand desselben ab Olszanica. Die auf den Original-Frachtbriefen über den Bezug des Rohöles von Boryslaw als Empfängerin bezeichnete Firma muss auf den Duplikat-Frachtbriefen über den Weiterversand des Rohöles ab Olszanica als Versenderin erscheinen. Die Vorlage dieser Dokumente ist bis längstens Ende März 1905 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirken	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 138. Wien, 28. November 1903. XVI. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht in Rechtsstritten die Vertretung des Eisenbahnärars gesetzlich nicht zu. Hierzu sind allein die k. k. Finanzprokuraturen gemäss §§ 1 und 2, I. Absatz der Verordnung des Gesamtministeriums vom 9. März 1898, R.-G.-Bl. Nr. 41, berufen.

Die gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung oder gegen eine k. k. Staatsbahn-Direktion erhobenen Klagen sind von Gerichts wegen der zuständigen k. k. Finanzprokuratur zuzustellen.

Die Nichtbeachtung dieser Anordnungen begründet die Nichtigkeit des bereits eingeleiteten Verfahrens.

(Entscheidung vom 31. Dezember 1902, Z. 17.229).

N. P., Propst in Dresden, welcher von der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen über einen von ihm geltend gemachten Schadenersatzanspruch in der Höhe von K 720 abgewiesen worden war, brachte beim k. k. Bezirksgerichte in Pilsen gegen die genannte Staatsbahn-Direktion die Klage ein.

Bei der hierüber abgeführten Verhandlung wies dieses Gericht mit dem Beschlusse vom 25. September 1902, G.-Z. C VII $\frac{689/2}{2}$, die Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichtes, und zwar aus folgenden Gründen ab:

Gemäss Art. IV E.-G. z. Z.-P.-O. und § 1 der Ministerialverordnung vom 9. März 1898, R.-G.-Bl. Nr. 41, steht die gerichtliche Vertretung in jenen Angelegenheiten, welche das Staatsvermögen betreffen, den k. k. Finanzprokuraturen zu.

Es besteht darüber kein Zweifel, dass darunter auch die k. k. österreichischen Staatsbahnen inbegriffen sind, da sie einen Teil des Staatsvermögens bilden, von Staatsbehörden verwaltet und vom Staatsschatze dotiert sind.

Der allgemeine Gerichtsstand des Aerars wird nach § 74 J.-N. durch den Sitz des öffentlichen Organes bestimmt, welches das Aerar in der Streitsache zu vertreten berufen ist, d. i. in der zur Behandlung stehenden Streitsache die k. k. Finanzprokuratur und nicht etwa die k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen.

Von der Begründung eines besonderen Gerichtsstandes nach § 87 J.-N. in Pilsen kann in diesem Falle keine Rede sein, weil ein Unterschied zwischen dem Sitze der Unternehmung und der Niederlassung in bezug auf die Zuständigkeit nicht gemacht werden kann. Sowohl die „Unternehmung“, als auch die „Niederlassung“ im Sinne des Gesetzes werden durch die k. k. Finanzprokuratur vertreten und da deren Sitz in Prag ist, war die Klage beim zuständigen Gerichte in Prag einzubringen.

Gegen diesen Beschluss erhob der Kläger den Rekurs, über welchen das k. k. Kreisgericht in Pilsen als Rekursgericht unterm 11. November 1902 unter G.-Z. R V $\frac{286/2}{1}$ folgenden Beschluss fasste:

Dem Rekurse wird Folge gegeben, die Einrede der Unzuständigkeit des k. k. Bezirksgerichtes in Pilsen wird verworfen und dem letzteren Gerichte verordnet, in der Sache selbst die weitere gesetzliche Amtshandlung zu pflegen.

Entscheidungsgründe:

Die die Dienstesinstruktion für die k. k. Finanzprokuratur betreffende Verordnung des Gesamtministeriums vom 9. März 1898, R.-G.-Bl. Nr. 41, bestimmt im § 2 l, Abs. II, dass das Finanzministerium die Vertretung von individuell bestimmten, nicht unter die Anordnungen der Absätze I und II dieses Paragraphen fallenden Vermögensschaften durch die Finanzprokuratur in jenen Fällen auch weiterhin gestatten kann, in welchen dieselbe bisher üblich war, und die auf Grund des cit. § 2, Abs. II, derselben Verordnung ergangene Verordnung des Finanz-, Kultus-, Eisenbahn- und Justizministeriums vom 7. Juni 1898, R.-G.-Bl. Nr. 99, bestimmt ausdrücklich, dass die Finanzprokuraturen ermächtigt werden, die verstaatlichten Eisenbahnunternehmungen, insofern das Vermögen derselben für Rechnung des Staates ver-

waltet wird, über Verlangen derselben gerichtlich zu vertreten.

Nach dem Gesetze vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 51, wurde die ehemalige Franz Josefs-Bahn für den Staat erworben und wird nach Art. VII dieses Gesetzes von der Staatsverwaltung in eigener Regie betrieben. Auf Grund der Verordnung des Eisenbahnministers vom 28. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 130, führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen in der Strecke Gratzen—Eger den Betrieb.

Aus dem Inhalte dieser Verordnungen ergibt sich, das die Eisenbahnunternehmungen n i c h t zu dem im § 2 I, Al. 1, der Ministerialverordnung vom 9. März 1898, R.-G.-Bl. Nr. 41, bezeichneten staatlichen Unternehmungen gehören, weil sonst nicht eine besondere Verordnung für diese Eisenbahnunternehmungen erlassen worden wäre.

Daraus aber, dass die k. k. Finanzprokuratur über Verlangen der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung dieselbe zu vertreten hat, kann noch nicht geschlossen werden, dass der Gerichtsstand des § 74 J.-N. in allen Fällen vorliege, in welchen die k. k. österreichischen Staatsbahnen belangt werden.

Dass übrigens dieser Gerichtsstand im vorliegenden Falle nicht geltend gemacht werden kann, ergibt sich auch daraus, dass der fragliche Schaden auf der der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen unterstehenden Strecke Marienbad—Eger entstanden sein soll und nach dem Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, die Staatsbahn-Direktionen (§§ 12—17) ihrer Einrichtung nach sich als örtlich abgegrenzte Abteilungen der Staatsbahnen mit einem grossen Wirkungskreise darstellen, welche gemäss § 16 dieses Statutes zur selbständigen rechtlichen Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung berufen sind, für dieselbe auch ohne höheren besonderen Auftrag Rechte erwerben können und Prozesse zu führen berechtigt erscheinen.

An dieser die Annahme einer Niederlassung im Sinne des § 87 J.-N. rechtfertigenden Stellung der k. k. Staatsbahn-Direktionen wurde durch die Bestimmungen der obzitierten Ministerialverordnungen vom 9. März 1898, R.-G.-Bl. Nr. 41, und vom 7. Juni 1898, R.-G.-Bl. Nr. 99, nichts geändert. Sie können auch jetzt noch die Staatseisenbahn-Verwaltung in Prozessen, in welchen kein Anwaltzwang besteht, selbst rechtlich vertreten und nur über deren Verlangen kann die Vertretung durch die Finanzprokuratur eintreten, welche sich somit als eine fakultative und nicht als eine obligatorische Vertretung erweist.

Da im vorliegenden Falle nicht dargetan erscheint, dass die k. k. Finanzprokuratur die Vertretung übernommen hätte, im Gegenteil die k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen selbst durch ihren eigenen bevollmächtigten Beamten in den Prozess eingetreten ist, wozu sie übrigens nach den vorstehenden Ausführungen berechtigt war, mangelt der erhobenen Einrede der Unzuständigkeit des k. k. Bezirksgerichtes in Pilsen die gesetzliche Grundlage, weshalb dem Rekurse des Klägers stattzugeben war.

Gegen diesen Beschluss des k. k. Kreisgerichtes in Pilsen brachte die k. k. Finanzprokuratur in Prag nomine des k. k. Aerars die Nichtigkeitsbeschwerde und den Revisionsrekurs beim k. k. Obersten Gerichtshofe ein.

Dieser Gerichtshof hob mit der Entscheidung vom 31. Dezember 1902, Z. 17.229, die Beschlüsse beider Untergerichte samt dem ganzen in dieser Rechtssache bisher gepflogenen Verfahren einschliesslich der Klagezustellung als nichtig auf und verordnete dem k. k. Bezirksgerichte in Pilsen, die Klage der k. k. Finanzprokuratur in Prag zuzustellen und das weitere amtszuhandeln.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e:

Die Eisenbahnlinie, auf welcher sich die in Rede stehende Schädigung ereignet hat, bildet einen Teil der staatlichen Eisenbahnunternehmungen, deren gerichtliche Vertretung überhaupt und insbesondere bei der Führung von Rechtsstritten gemäss §§ 1 und 2, I. Absatz der Verordnung des Gesamtministeriums vom 9. März 1898, R.-G.-Bl. Nr. 41, der k. k. Finanzprokuratur zukommt, welcher demnach sowohl der Klagebescheid, als auch die übrigen in dieser Rechtssache ergangenen Beschlüsse zuzustellen waren.

Die Nichtbeachtung dieser Anordnungen begründet demnach einen gemäss § 6 Z.-P.-O. in jeder Lage des Rechtsstrittes von Amts wegen wahrzunehmenden Mangel, welcher nach § 7 Z.-P.-O. die Nichtigkeit des von demselben betroffenen Verfahrens zur Folge hat.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen steht die Vertretung des Eisenbahnärars in dem vorliegenden Rechtsstritte gesetzlich nicht zu; die vom Rekursgerichte angerufene Bestimmung des § 2, Abs. IV, der zitierten Verordnung bezieht sich nicht auf die dort im Abs. I angeführten staatlichen Unternehmungen.

Aber auch das übrigens ältere Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, gestattet nirgends den Staatsbahn-Direktionen die Vertretung in den von ihnen zu führenden Prozessen, und es erscheint eine solche durch die obenzitierte Verordnung geradezu ausgeschlossen.

Europäische Donaukommission.

II.

Schiffahrtsstatistik 1902.

Die Zahl der im Jahre 1902 aus den Donaumündungen ausgelaufenen Schiffe betrug 1579 (+ 168) mit zusammen 2,302.980 (+ 487.919) t. Der mittlere Tonnengehalt dieser Schiffe beläuft sich auf 1458 (+ 161) t. Die Zahl der Schiffe von mehr als 2000 t stieg auf 349 gegen 183 im Vorjahre, 116 im Jahre 1900 und 53 im Jahre 1899. Im Hafen und an der Reede von Sulina nahmen 448 (+ 111) Schiffe mit 796.097 (+ 255.770) t Ladung, in den oberen Flusshäfen und zum Teile an der Reede von Sulina nahmen Ladung 1131 (+ 57) Schiffe mit 1,506.883 (+ 267.208) t.

Der Flagge nach waren unter den ausgelaufenen Schiffen 33 (+ 12) deutsche mit 42.500 (+ 12.921) t,

144 (+ 19) österreichische und ungarische mit 270.061 (+ 51.374) t, 11 (+ 2) belgische mit 17.503 (+ 3192) t, 16 (— 1) bulgarische mit 934 (— 687) t, 12 (+ 6) dänische mit 15.680 (+ 6440) t, 10 (— 8) spanische mit 19.166 (— 16.147) t, 17 (— 1) französische mit 25.928 (— 2388) t, 580 (+ 119) englische mit 1,109.328 (+ 205.024) t, 319 (+ 86) griechische mit 471.208 (+ 146.243) t, 17 (+ 3) holländische mit 29.931 (+ 8447) t, 106 (+ 8) italienische mit 157.177 (+ 7628) t, 9 (+ 2) norwegische mit 12.643 (+ 3731) t, 27 (— 5) rumänische mit 33.928 (— 9432) t, 105 (— 39) russische mit 50.324 (— 29.032) t, 1 (=) samiotisches mit 227 (=) t, 2 (=) schwedische mit 3251 (— 326) t und 170 (— 30) türkische mit 43.191 (— 14.010) t.

Die österreichisch-ungarische Schiffahrt nimmt in bezug auf die Anzahl der Schiffe nach England, Griechenland und der Türkei die vierte Stelle, in bezug auf den Tonnengehalt nach England und Griechenland die dritte Stelle ein. Die grösste Verkehrssteigerung gegenüber dem Vorjahre weisen England, Griechenland und Oesterreich-Ungarn auf, den stärksten Rückgang Russland, die Türkei und Spanien.

Unter den 349 Schiffen zu mehr als 2000 t befanden sich 2 deutsche mit zusammen 4014 t, 52 österreichisch-ungarische mit 122.216 t, 5 spanische mit 11.876 t, 3 französische mit 7284 t, 217 englische mit 519.607 t, 62 griechische mit 140.316 t, 4 holländische mit 8997 t und 4 italienische mit 9862 t.

Von den im Jahre 1902 aus den Donaumündungen ausgelaufenen 1579 Schiffen mit 2,302.980 t waren 1371 Dampfer mit 2,252.916 t und 208 (— 25) Segelschiffe mit 50.064 (— 4460) t. Die meisten Segelschiffe, und zwar 142 mit 31.231 t, entfallen auf die türkische Schiffahrt, dann kommt die griechische mit 39 Schiffen und 13.892 t, die bulgarische mit 15 Schiffen und 929 t, die rumänische mit 4 Schiffen und 599 t, die russische mit 3 Schiffen und 874 t, die italienische mit 2 Schiffen und 875 t, die österreichisch-ungarische mit 1 Schiff zu 765 t, die französische mit 1 Schiff zu 572 t und die samiotische mit 1 Schiff zu 227 t.

Ein regelmässiger Dampferverkehr nach den unteren Stationen der Donau wurde unterhalten: vom Oesterreichischen Lloyd auf der Linie Konstantinopel—Braila mit 40 Schiffen und 63.498 t, von der Ungarischen Levante auf der Linie Konstantinopel — Galatz mit 19 Schiffen und 23.446 t, von der französischen Schiffahrts-Gesellschaft Fraissinet & Comp. auf der Linie Marseille—Braila mit 12 Schiffen und 17.037 t, von der italienischen Schiffahrts-Gesellschaft Navigazione Generale auf der Linie Konstantinopel—Braila mit 39 Schiffen und 65.701 t, von der russischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf den Linien Odessa—Corabia mit 38 Schiffen und 15.774 t, Odessa—Ismail mit 31 Schiffen und 8959 t und Batum—Galatz mit 14 Schiffen und 7378 t, endlich von der türkischen Dampfschiffahrtsunternehmung Egée auf der Linie La Canée—Braila mit 27 Schiffen und 12.519 t.

Der Verkehr unter der österreichisch ungarischen Flagge gestaltete sich vom Jahre 1880 angefangen wie folgt:

Es liefen aus:

Im Jahre	Dampfer	Tonnen	Segler und Schlepper	Tonnen	Zusammen	
					Schiffe	Tonnen
1880 . . .	76	40 260	35	8891	111	50.151
1881 . . .	83	42 699	18	4306	101	47.005
1882 . . .	82	45.370	20	6448	102	51.818
1883 . . .	81	43.731	11	2852	92	46 583
1884 . . .	83	43.720	7	1643	90	45.363
1885 . . .	91	63.454	11	3606	102	67 060
1886 . . .	84	62.836	7	1987	91	64.823
1887 . . .	83	75 002	14	4702	97	79.704
1888 . . .	112	81.639	6	1603	118	83.242
1889 . . .	105	76.496	4	566	109	77.062
1890 . . .	106	80 115	3	455	109	80.560
1891 . . .	102	78 841	5	1113	107	79.954
1892 . . .	92	81.659	5	1145	97	82.804
1893 . . .	60	61 344	3	900	63	62 244
1894 . . .	65	65 891	4	1152	69	67.043
1895 . . .	81	90 307	2	702	83	91.009
1896 . . .	103	113 103	—	—	103	113.103
1897 . . .	109	92 964	1	72	110	93.036
1898 . . .	142	181.099	—	—	142	181.099
1899 . . .	72	99.242	4	700	76	99 942
1900 . . .	81	131.503	—	—	81	131.503
1901 . . .	130	218.687	—	—	130	218.687
1902 . . .	143	269.296	1	765	144	270.061

Die Schiffahrtskassa in Sulina hat im Jahre 1902 im ganzen Frcs. 3,106.394·22 (+ 518.662·70) eingenommen, darunter Frcs. 3082·93 an Strafgeldern. An Schiffahrtsgebühren gingen für 1467 gebührenpflichtige Schiffe mit 2,292.038 t Frcs. 3,103.311·29 ein. 112 Schiffe mit 10.942 t waren gebührenfrei. Von den Schiffahrtsgebühren entfallen auf die deutsche Schiffahrt Frcs. 67.731·04, auf die österreichisch-ungarische Frcs. 337 512·80, auf die belgische Frcs. 27.608·72, auf die dänische Frcs. 25.752·19, auf die spanische Frcs. 29.681·71, auf die französische Frcs. 25.941·77, auf die englische Frcs. 1,516.606·89, auf die griechische Frcs. 707.249·88, auf die holländische Frcs. 49.355·04, auf die italienische Frcs. 171.831·06, auf die norwegische Frcs. 16.971·20, auf die rumänische Frcs. 50.761·85, auf die russische Frcs. 40.138·41, auf die samiotische Frcs. 224·73, auf die schwedische Frcs. 5559·21 und auf die türkische Frcs. 30.165·81.

Die Warenausfuhr über die Sulinamündung gestaltete sich folgendermassen: Es kamen insgesamt zur Ausfuhr 17,545.070 Quarters Zerealien, d. i. um 4,653.149 Quarters mehr wie im Jahre 1901, und zwar 5,874.761 Quarters Weizen, 957.535 Quarters Roggen, 6,976.734 Quarters Mais, 1,900.050 Quarters Gerste, 1,012.009 Quarters Hafer, 162 060 Quarters Bohnen, 51.514 Quarters Hirse, 590.789 Quarters Rübensamen, 18.079 Quarters Leinsamen und 1539 Quarters Hanfsamen; ferner 2,165.371 Stück Bretter, 374.787 m^3 Bauholz, 110.887 Stück und 530 t Eichenholz, 5,607.905 Stück und 4903 t Fassdauben, 117 Stück Nussbaumholz, 330 Rinder, 274 kg Kaviar, 2581 t Zement, 14.516 t Mehl, 5141 t altes Eisen, 165 t Käse, 129 t Teer, 11 t Wolle, 216 Stück und 18 t Häute, 2154 t Erbsen, 357 t Fische, 394 t geringe Mehlsorten, 260 t Salz, 13.900 t Kleie, 2172 t Zucker, 825 t Oelkuchen, 181 t Wickensamen, 9229 t und 1458 Stück diverse Handelsartikel.

Nach der Höhe der Exportziffer im Zerealienverkehre nimmt Braila die erste Stelle ein. Es gingen von dort zu Wasser ab 8,618.184 (+ 1,571.117) Quarters Zerealien, und zwar 3,162.605 (+ 1,192.934) Quarters Weizen, 346.810 (— 137.299) Quarters Roggen, 2,774 404 (+ 135.090) Quarters Mais, 973.261 (plus 268.812) Quarters Gerste, 717.107 (+ 171.424) Quarters Hafer, 145.810 (— 110.901) Quarters Bohnen, 35.705 (— 21.738) Quarters Hirse, 447.174 (+ 61.505) Quarters Rübensamen, 13.833 (+ 7045) Quarters Leinsamen und 1475 (— 5755) Quarters Hanfsamen.

An zweiter Stelle steht Sulina. Die Ausfuhr aus diesem Hafen betrug 3,916.181 (+ 393.328) Quarters Zerealien, und zwar 981.818 (+ 277.680) Quarters Weizen, 183.112 (— 53.715) Quarters Roggen, 2,131.212 (+ 185.099) Quarters Mais, 447.293 (— 31.729) Quarters Gerste, 127.754 (+ 46.845) Quarters Hafer, 2109 (— 19.886) Quarters Bohnen, 3140 (— 35.350) Quarters Hirse, 36.599 (+ 21.367) Quarters Rübensamen, 3080 (—) Leinsamen und 64 (+ 37) Quarters Hanfsamen.

Aus Galatz wurden 1,609.976 (+ 466.124) Quarters Zerealien verschifft, und zwar 308.775 (+ 118.252) Quarters Weizen, 243.960 (— 98.516) Quarters Roggen, 645 378 (+ 290.699) Quarters Mais, 282.286 (+ 124.528) Quarters Gerste, 118.531 (+ 34.155) Quarters Hafer, 7928 (— 1742) Quarters Bohnen, 1952 (— 612) Quarters Rübensamen und 1166 (+ 354) Quarters Leinsamen. Ausserdem entfällt auf Galatz der Hauptanteil in bezug auf die übrigen zur Ausfuhr gelangten Güter.

Aus den oberhalb Braila gelegenen Häfen wurden verschifft 3,271.237 (+ 2,201.813) Quarters Zerealien, und zwar 1,344.588 (+ 275.164) Quarters Weizen, 183.128 (+ 112.493) Quarters Roggen, 1,413.738 (+ 893.417) Quarters Mais, 157.236 (+ 69.177) Quarters Gerste, 48.617 (+ 5335) Quarters Hafer, 6197 (+ 2644) Quarters Bohnen, 12.669 (— 6843) Quarters Hirse und 105.064 (—) Quarters Rübensamen.

Die Ausfuhr aus dem Hafen von Tultscha betrug 22.898 (— 8832) Quarters Zerealien, und zwar 8943 (+ 2943) Quarters Weizen und 13.955 (+ 6105) Quarters Gerste.

In den russischen Donauhäfen Réni, Ismaïl und Kilia gelangten zur Ausfuhr: in Réni 13.433 (+ 1830) Quarters Zerealien, und zwar 13.417 (+ 2685) Quarters Weizen und 16 (—) Quarters Bohnen; in Ismaïl 45.021 (— 15.084) Quarters Zerealien, und zwar 41.025 (+ 7805) Quarters Weizen, 525 (—) Quarters Roggen, 327 (— 26.315) Quarters Mais und 3144 (+ 2901) Quarters Gerste; in Kilia 48.140 (+ 41.753) Quarters Zerealien, und zwar 13.590 (+ 11.115) Quarters Weizen, 11.675 (+ 63) Quarters Mais und 22.875 (—) Quarters Gerste.

Die Einfuhr über die Donaumündungen betreffend, ist aus den der Kommission zur Verfügung stehenden Daten nur zu ersehen, dass im Berichtsjahre 126.689 (+ 31.416 t englische, 20.775 (— 21.149) t deutsche, 8892 (— 1843) t russische und 1756 (+ 42) t türkische Kohle, ferner 8,895.431 (— 308.834) kg russisches Petroleum eingeführt wurden.

Das Marinehospital wies einen Krankenstand von 560 (+ 30) Personen aus, darunter aus dem Vorjahre verbliebene 13 und 547 Neuankömmlinge. Von den 560 Personen gehören 131 der Handels- und Kriegsmarine an, 195 sind Bedienstete der Kommission und 221 sind Sulinioten. Die Zahl der in das Spital aufgenommenen österreichisch-ungarischen Patienten betrug 11. Verstorben sind im Spitale 14 Personen. Im Epidemiespitale sind im Laufe des Jahres 1902 13 Personen aufgenommen worden, darunter 1 Angehöriger Oesterreich-Ungarns.

Straferkenntnisse wurden 28 (+ 1) gefällt, darunter 4 gegen Angehörige Oesterreich-Ungarns.

Die Anzahl der Schiffsunfälle, welche sich im Strome und im Mündungsgebiete zugetragen haben, betrug 15.

Inland.

Parlamentarisches.

Der in der 243. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. November seitens der Regierung eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung der Geldmittel zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat hat folgenden Wortlaut:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Behufs Beschaffung der Geldmittel zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges wird die Regierung ermächtigt, die der Kremstalbahn-Gesellschaft auf Grund des Pachtvertrages vom 28. Oktober 1902 zu bezahlende Pachtrente um jenen Betrag zu erhöhen, welcher zu der vier Prozent nicht überschreitenden Verzinsung und zur planmässigen Tilgung eines Prioritäts- oder Hypothekar-Anlehens im Nominalbetrage von K 4,500.000 erforderlich ist.

Artikel II.

Die Regierung wird weiters ermächtigt, falls ihr dies im Interesse des Staatsschatzes gelegen erscheint, an Stelle der im Artikel I vorgesehenen Erhöhung der Pachtrente behufs der Geldbeschaffung für die Umgestaltung der Kremstalbahn, die Verzinsung und planmässige Tilgung des im Artikel I bezeichneten Prioritäts- oder Hypothekar-Anlehens zur Selbstzahlung zu übernehmen oder Obligationen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente im Nominalbetrage von höchstens K 4,500.000 auszugeben.

Falls die Regierung von dieser letzteren Ermächtigung Gebrauch macht, sind Obligationen im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Artikel III.

Die Regierung wird ferner ermächtigt, das staatliche Einlösungsrecht bezüglich der Linien der Kremstalbahn-Gesellschaft in Gemässheit der Bestimmungen der Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 7. November 1902, R.-G.-Bl. Nr. 210, zu dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte auszuüben.

Artikel IV.

Für die eventuelle Ausgabe und bücherliche Eintragung des im Artikel I und II bezeichneten Prioritäts- oder Hypothekar-Anlehens, dann für alle aus diesem Anlasse zu errichtenden Akte und Urkunden, einschliesslich der Pfandbestellungsurkunde, wird die Gebühren- und Stempelbefreiung, wie auch bezüglich der Coupons dieses Anlehens die Befreiung von den Couponsstempelgebühren gewährt.

Ebenso wird für alle zum Zwecke der Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und zum Zwecke der damit verbundenen Grundeinlösungen und Grundabtretungen, sowie zum Zwecke der eventuellen Einlösung der Linien der Kremstalbahn-Gesellschaft erforderlichen Verträge, Ausfertigungen, Eingaben und Urkunden die Befreiung von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren, insbesondere auch von der Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel V.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

In der 243. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. November wurde seitens der Regierung ein Gesetzentwurf eingebracht, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1904.

In der 245. Sitzung vom 24. November stellten die Abgeordneten Dr. Kindermann und Genossen einen Dringlichkeitsantrag, betreffend die Errichtung von zwei deutschen Staatsbahn-Direktionen in Böhmen.

Ferner stellten die Abgeordneten Procházka und Genossen einen Antrag, betreffend die Verbesserung der Lage der Stations-Expedienten, Stationsmeister und Stationsaufseher der Staatsbahnen und der Buschtěhrader Eisenbahn, und betreffend die Regelung der Dienstverhältnisse des Wächterpersonales der Staatsbahnen.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten, an den Herrn Eisenbahnminister und an den Herrn Finanzminister.

Seitens der Abgeordneten Dr. Pfaffinger und Genossen, betreffend die nur teilweise Verwendung der nach dem Gesetze vom 6. Juni 1901 für das Jahr 1902 zur Verfügung gestandenen Kredite, und betreffend die Unterlassung der weiteren Begebung von Investitionsrente.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Avancementsverhältnisse der Staatseisenbahn-Bediensteten in Galizien;

2. der Abgeordneten Procházka und Genossen, betreffend die Vergütung der mit Akkordarbeit beschäftigten Beamten und Hilfsbeamten des Zentral-Wagendirigierungsamtes der Staatsbahnen in Wien;

3. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Dienstverhältnisse bei der Wiener Stadtbahn;

4. der Abgeordneten Wolf und Genossen, betreffend das tschechisierende Vorgehen des Direktor-Stellvertreters Novy und des Inspektors Matzke bei der Olmützer Staatsbahn-Direktion.

III. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Šilený und Genossen, betreffend die Führung des Donau-Oder-Kanales in der Strecke von Prerau nach Pardubitz über Prossnitz.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Teilstrecke von km 2·009 bis km 2·839, d. i. von der Kreuzung der Donauländebahn bis zur Endstation in Schwechat der Linie Konz. Nr. 61 vom Zentralfriedhofe durch die Simmeringer Hauptstrasse bis Schwechat: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. November die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Teilstrecke von km 2·009 bis km 2·839, d. i. von der Kreuzung der Donauländebahn bis zur Endstation in Schwechat der Linie Nr. 61 der Konzessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58 (Zentralfriedhof—Simmeringer Hauptstrasse—Schwechat) der Wiener städtischen Strassenbahnen in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 52.390.]

Projektierte Lokalbahn Wallern—Böhmisch-bayerische Grenze (Brandhäuser). (Vorlage des generellen Projektes für eine Verbindung der obbezeichneten Projektslinie zur bestehenden Lokalbahnstrecke Wallern—Säumerbrücke; Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. November das von Eduard Ritter v. Daubek in Wossek bei Strakonitz namens des Aktionskomitees für den Bau der Lokalbahn Wallern-Salnau—bayerische Grenze vorgelegte generelle Projekt für eine Verbindung der projektierten Lokalbahn Wallern-bayerische Grenze mit der bestehenden Lokalbahnstrecke Wallern—Säumerbrücke als im allgemeinen entsprechend befunden. Die k. k. Statthalterei in Prag wurde daher beauftragt, im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für das gegenständliche Projekt die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 46.494.]

Brünner elektrische Strassenbahnen. (Linie „Altbrünner Bad—Bäckergasse—Stadthofplatz", Verbindungskurve in der Bürgergasse und Betriebsausweiche in der Wienergasse: Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des provisorischen Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. November das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 24. Oktober durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Teilstrecke „Altbrünner Bad—Bäckergasse—Stadthofplatz", dann der Verbindungskurve in der Bürgergasse und schliesslich der Betriebsausweiche in der Wienergasse der Brünner elektrischen Strassenbahnen — bei welcher Amtshandlung der provisorische Betriebskonsens für diese Teilstrecke und die beiden Geleiseanlagen ex commissione ab 26. Oktober 1903 namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt wurde — unter Zustimmung zu den kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen genehmigend zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 50.554.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlieferung von Personen-, Dienst- und Güterwagen.) Für die k. k. österr. Staatsbahnen wurden nachstehende Fahrbetriebsmittel eingeliefert, und zwar:

1. 16 Personenwagen (14 Stück der Wagengruppe I b und 2 Stück der Gruppe I c), welche sämtlich mit Spindelbremsen versehen und für Dampfheizung eingerichtet sind. Die Anzahl der Achsen beträgt bei einem Wagen der Gruppe I b 3, bei allen übrigen Wagen 2; 14 Wagen sind mit Schnell-Umschalte-Vakuumbremsen, 2 mit Luftsaugebremsen und 12 mit Notbremsen ausgerüstet.
2. 22 Dienstwagen (21 Stück der Wagengruppe I b und 1 Stück der Gruppe I c), von welchen 19 mit Spindelbremsen versehen sind. Sämtliche Wagen sind für Dampfheizung eingerichtet und 14 Wagen mit Oefen versehen. Die Anzahl der Achsen beträgt bei 11 Wagen 3, bei 10 Wagen 2 und bei 1 Wagen 4. Von den Wagen sind 14 mit Schnell-Umschalte-Vakuumbremsen, 6 mit Luftsaugebremsen und 16 mit Notbremsen ausgerüstet.
3. 232 Güterwagen der Wagengruppe I b, welche sämtlich 2 Achsen besitzen.

Schliesslich wurden von Parteien in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen 52 Stück zweiachsige, durchwegs mit Bremsen versehene Güterwagen der Wagengruppe I b eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Oktober.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Oktober folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. Oktober die 2·91 km lange Teilstrecke Gerstungen—Berka (Werra) der Neubaulinie Gerstungen—Vacha—Hünfeld im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Erfurt für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr; die an dieser Teilstrecke gelegene Haltestelle Berka (Werra) besitzt die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Privatdepeschen; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die 18·47 km lange normalspurige Nebenbahn Gaildorf—Untergröningen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mit den Stationen Gaildorf Stadt, Unterroth, Schönberg, Bröckingen, Sulzbach, Laufen und Untergröningen für den Gesamtverkehr; die Abfertigung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen, welche zu ihrer Verladung einer Stirnrampe bedürfen, ist ausgeschlossen; diese Nebenbahn

schliesst auf Station Gaildorf an die Linie Stuttgart—Crailsheim der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen an; die 13·09 km lange normalspurige Bahnstrecke Laubach—Mücke im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M. mit den Verkehrsstellen Laubacher Wald, Freiensеen, Weickartshain und Stockhausen (Oberhessen) für den Personen-, Güter-, Gepäcks- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren; ausgeschlossen ist auf allen Verkehrsstellen die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, auf den Stationen Weickartshain und Stockhausen von Fahrzeugen; die Haltestelle Laubacher Wald dient ausser dem Personenverkehre nur für den Versand von Holz in Wagenladungen; gleichzeitig hat die ältere Station Stockhausen die Bezeichnung Stockhausen a. Lahn erhalten; die 10·3 km lange Teilstrecke Lage—Oerlinghausen der Neubaulinie von Lage nach Bielefeld im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Hannover als vollspurige Nebenbahn mit den Verkehrsstellen Wissentrup, Ehlenbruch, Kachtenhausen und Oerlinghausen für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privattelegrammverkehr; der Haltepunkt Wissentrup ist nur für den Personenverkehr eingerichtet; auf den Stationen Ehlenbruch, Kachtenhausen und Oerlinghausen findet ausserdem die Annahme und Auslieferung von Privattelegrammen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren, Leichen und Fahrzeugen statt; Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen oder ausgeliefert; die 36 km lange Neubaulinie Celle—Schwarmstedt im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Hannover als vollspurige Nebenbahn mit den Verkehrsstellen Buchholz (Aller), Hambühren, Jeversen, Marklendorf, Oldau, Wietzenbruch, Wietze-Steinförde und Winsen (Aller) für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privattelegrammverkehr; die Haltepunkte Marklendorf, Oldau und Wietzenbruch sind nur für den Personenverkehr eingerichtet; auf den Stationen Buchholz (Aller), Hambühren, Jeversen, Wietze-Steinförde und Winsen (Aller) findet ausserdem die Annahme und Auslieferung von Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Leichen statt; die Stationen Wietze-Steinförde und Winsen (Aller) dienen überdies dem Privattelegrammverkehre; Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, während Fahrzeuge nur auf der Station Jeversen ausgeschlossen sind; die Linie Celle—Schwarmstedt besitzt in Celle und Schwarmstedt Anschluss an das preuss. Staatseisenbahnnetz; die 11·29 km lange normalspurige Nebenbahnstrecke Worms—Gundheim im Bezirke der kgl. preuss. und grossh. hessischen Eisenbahn-Direktion zu Mainz mit den Haltestellen Herrnsheim, Abenheim und Gundheim für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Gütern aller Art, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen; die Annahme und Abfertigung von Privatdepeschen ist ausgeschlossen, ebenso von Sprengstoffen von und nach Abenheim; die 31·5 km lange Bahnstrecke Morbach—Hermeskeil im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu St. Johann-Saarbrücken mit den Verkehrsstellen Hoxel, Thalfang, Dhronecken und Pölert vorläufig nur für den Wagenladungsverkehr; die Haltestelle Hoxel wurde gleichzeitig auch für den Stückgutverkehr eröffnet; der Haltepunkt Pölert dient nur für den Versand von Holz in Wagenladungen; die 0·8 km lange Strecke Warnemünde Güterbhf. — Warnemünde Personenbhf. der grossh. mecklenburg. Friedrich Franz-Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr; die 2·21 km lange vollspurige Verbindungsbahn Schleifmühle-Burbach a. d. Saar im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu St Johann - Saarbrücken ohne Zwischenstation für den unbeschränkten Güterverkehr; diese Verbindungsbahn dient namentlich zur unmittelbaren Verbindung der Fischbachbahn mit der Strecke Saarbrücken — Trier (Saarbahn), wodurch der Bahnhof Saarbrücken entlastet wird; die 15·2 km lange 1 m-spurige Nebenbahn Rothhäuser (Aussenbahnhof Pfalzburg) - Drulingen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den Stationen Wilsberg, Berlingen (Lothringen), Graufthal, Hangweiler, Büst, Sieweiler und Drulingen für den öffentlichen Verkehr; die 3·83 km lange 1 m-spurige Nebenbahn Alsenz-Obermoschel der Aktiengesellschaft der pfälzischen Nordbahnen mit der Haltestelle Obermoschel für den Personen- und Güterverkehr; diese Nebenbahn schliesst in Alsenz an die pfälzische Hauptbahnstrecke Hochspeyer — Münster a. St. an; beim Güterverkehre kommen schmalspurige Güterwagen und Rollschemel zum Transporte von Vollspurwagen zur Verwendung; der Betrieb wird von der Direktion der pfälzischen Eisenbahnen in Ludwigshafen geleitet; die 35·5 km lange vollspurige Strecke Neubeckum—Münster i. W. der Westfälischen Landeseisenbahn mit den Stationen Enniger, Tönnishäuschen, Sendenhorst, Alst, Albersloh, Wolbeck, Angelmodde und Münster i. W. (W.L.E.) für den Gesamtverkehr; diese Strecke schliesst in Neubeckum und Münster i. W. an die kgl. Preuss. Staatseisenbahnen an; die Reststrecke Vlotho Kleinbahnhof - Vlotho Staatsbahnhof einschliesslich des Hafengeleises der 1 m-spurigen Kleinbahn Herford-Salzuflen-Vlotho der Herforder Kleinbahnen für den Gesamtverkehr mit den Stationen Vlotho Kleinbahnhof, Vlotho Friedhofstrasse, Vlotho Weserstrasse, Vlotho Staatsbahnhof und Vlotho Hafen (für den Güterumschlag).

Am 5. Oktober die 17·33 km lange vollspurige Lokalbahnstrecke Nördlingen — Wemding der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen mit den Stationen Löpsingen, Deiningen bei Nördlingen, Fessenheim, Muttenau, Wildbad Wemding und Wemding für den öffentlichen Verkehr.

Am 8. Oktober die 18 km lange Kleinbahnstrecke Tangermünde — Demker — Lüderitz für den öffentlichen Verkehr; dieselbe besitzt auf dem Bahnhofe Tangermünde Anschluss an die Nebenbahn Stendal—Tangermünde.

Am 15. Oktober die 13·574 km lange Strecke Bärwalde i. Pom. - Gramenz der Nebenbahn Polzin-Gramenz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Stettin mit den Stationen Alt-Valm und Flackenheide für den Gesamtverkehr und mit der Güterladestelle Lübgust nur für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Fahrzeugen ist in Flackenheide und Lübgust, diejenige von Sprengstoffen auf allen Stationen ausgeschlossen.

Am 21. Oktober die 10·34 km lange vollspurige Lokalbahn Eggmühl — Langquaid bei Eggmühl der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr; an dieser Lokalbahn liegen ausser der Abzweigstation Eggmühl (Strecke Regensburg—Landshut) noch die Haltestellen Schierling und Niederleierndorf, sowie der Halteplatz Oberleierndorf und die Haltestelle Langquaid bei Eggmühl; ferner die 21·4 km lange schmalspurige Nebenbahn Geislingen - Wiesensteig der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen, welche in Geislingen Anschluss an die Hauptbahnlinie Stuttgart—Ulm besitzt, für den öffentlichen Verkehr.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. Oktober d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Staatsbahn-Direktor in Krakau Hofrat Josef Horoszkiewicz das päpstliche Ehrenkreuz „pro ecclesia et pontifice" erster Klasse;

der Staatsbahn-Direktor in Olmütz Hofrat Rudolf v. Amberg den königlich bayerischen Verdienst-Orden vom heil. Michael dritter Klasse und den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden zweiter Klasse;

der Direktor der priv. Eisenbahn Wien-Aspang Alfred Ritter Tunkler v. Treuinfeld in Wien das Ritterkreuz des königlich belgischen Leopold-Ordens;

der Oberinspektor der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Dr. Karl Herrdegen in Wien das Ritterkreuz des päpstlichen Pius-Ordens;

die Inspektoren der priv. Südbahn-Gesellschaft Johann Michael Nachbaur und Stephan Stella in Wien den königlich preussischen Roten Adler-Orden vierter Klasse, letzterer nebstdem den königlich bayerischen Verdienst-Orden vom heil. Michael vierter Klasse und den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden vierter Klasse;

der Oberingenieur der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Alexander Lamberger in Oderberg und der Oberexpeditor dieser Bahn Max Puchta in Wien den königlich preussischen Kronen-Orden vierter Klasse;

der Telegraphen-Kontrollor der priv. Südbahn-Gesellschaft Eduard Krassny in Wien den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden vierter Klasse

annehmen tragen dürfen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchst unterzeichnetem Diplome dem General-Direktor der priv. Südbahn-Gesellschaft Hofrate Dr. Alexander Eger den Ritterstand allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Hefte 7, 8 und 9, vom 1. Februar 1898.

Frachtberechnung für Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8, Abteilung III (Abfälle, wollene, der Tuchfabrikation u. s. w.), gelten ab 1. Dezember 1903 auch für die seither in die Abteilung II einbezogenen Artikel Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle.

Wien, am 24. November 1903. [1146]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Zbirow für den Gesamtverkehr und Aenderung der Benennung der Station Zbirow, sowie der Haltestellen Zbirow und Mauth.

Die bisher nur für den Pernonen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Zbirow der Linie Prag—Furth i. W. wird am 1. Dezember 1903 für den Gesamtverkehr eröffnet.

Von diesem Zeitpunkte werden die bisherigen Bezeichnungen der in obgenannter Strecke gelegenen Stationen, bezw. Haltestellen, und zwar Zbirow-Haltestelle in „Zbirow", die bisherige Station Zbirow in „Mauth" und die Personenhaltestelle Mauth in „Mauth-Stadt" abgeändert.

Prag, im November 1903. [1147]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Personentarif-Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangen folgende Nachträge zur Einführung:

a) Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1903 an gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;

b) Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1903 an gültigen Tarife, Teil II, Heft 2, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die Nachträge enthalten vornehmlich Berichtigungen von Arbeiterfahrpreisen und sind ab 15. Dezember 1903 bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zum Preise von 30 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 25. November 1903. [1148]

Direkter Oesterreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes auf in Triest oder Fiume reexpedierte Sendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, werden die auf Seite 32 des Tarifes, Teil I, für den obenbezeichneten Verkehr ersichtlichen Bestimmungen des Abschnittes C, betreffend die „Anwendung des Tarifes auf in Triest oder Fiume reexpierte Sendungen", durch Einschaltung der nachstehenden Bestimmung zwischen die Absätze 4 und 5 wie folgt ergänzt:

„(4 a.) Anlässlich der betreffenden Rückrechnungen werden bezüglich der im gebrochenen Verkehre abgefertigten Sendungen die direkten Frachtsätze dieses Tarifes sowohl bei Stückgütern, sowie auch bei Wagenladungen mit einer Kürzung von 18 (achtzehn) Centimes für 100 kg in Rechnung genommen, womit ein Aequivalent für die in den direkten Frachtsätzen inbegriffenen Vermittlungsspesen in Triest, bezw. Fiume geboten wird".

Wien, am 27. November 1903. [1149]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe eines Nachtrages zum Kilometerzeiger.

Mit 1. Dezember 1903, resp. mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Oberaich, bezw. mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Station Grobelno für den Gesamtverkehr gelangt der Nachtrag IX zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (vom 1. April 1893) zur Ausgabe.

Preis: 50 Heller pro Exemplar.

Wien, am 25. November 1903. [1150]

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der k. k österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft anderseits.

Berichtigung der Tarifbestimmungen.

Im Teile II, Heft 1, des obgenannten Tarifes, gültig vom 1. Dezember 1901, ist sub „II. Spezielle Bestimmungen" der Punkt 10 ganz zu streichen.

Die Ordnungsnummern 11 bis 14 sind auf 10 bis 13 handschriftlich abzuändern.

Die Durchführung im Tarifwege wird im Sinne der Bestimmung sub I, Abs. 2, gelegentlich der Herausgabe des nächsten Nachtrages erfolgen.

Wien, am 25. November 1903. [1151]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güter- und Tierverkehr. (Aenderungen.) Mit Gültigkeit vom 20. November 1903 traten folgende Aenderungen in Kraft:

1. Die Ruppiner Kreisbahn wird in demselben Umfange, wie sie im Gütertarife direkten Verkehr hat, in den Hanseatisch-Ostdeutschen Tiertarif aufgenommen. Stationsfrachtsätze für Pferde in Ladungen werden bis auf weiteres nicht eingeführt.

2. Die Station Warnemünde wird als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 15 für Spiritus aufgenommen.

3. Für Eilgut zwischen Malchin und Berlin, Stettiner Bahnhof, ist bei Vorschrift des Bahnweges über Neubrandenburg eine Entfernung von 181 km zugrunde zu legen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilt das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Abfertigungsstellen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Tierverkehr. (Einbeziehung der Station Schlawe.) Am 1. Dezember 1903 wird die Station Schlawe des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife (Verkehr mit Seehafenstationen), Teil II, Heft 4, erste Abteilung, vom 1. September 1899. (2. Nachtrag.) Zum obgenannten Tarife tritt mit 1. Dezember 1903 ein 2. Nachtrag in Kraft, enthaltend neue ermässigte Frachtsätze für Felle und Häute, Reis, Käse, Kindermehl, Milch, kondensierte und konservierte, sowie Gewebe und Stickereien von Baumwolle.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife (Verkehr mit Seehafenstationen), Teil II, Heft 4, zweite Abteilung, vom 15 September 1899. (2. Nachtrag.) Ein 2. Nachtrag zum obgenannten Tarife, enthaltend neue ermässigte Frachtsätze für Felle und Häute, Reis, Käse, Kindermehl und Milch, kondensierte und konservierte (sterilisierte), tritt mit 1. Dezember 1903 in Kraft.

Sächsisch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1899. (Nachtrag V.) Mit 1. Dezember 1903 tritt zum obgenannten Tarifhefte ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält in der Hauptsache die neuen Ausnahmetarife Nr. 20 für Hohlglaswaren, Tonwaren, Papier, Pappe, Schiefertafeln etc. und Nr. 21 für Holzwaren etc.

Exemplare dieses Nachtrages können direkt oder durch Vermittlung der Dienststellen bei den beteiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Auf die in Pfeddersheim vom 15. bis 17. November stattfindende Geflügel- und Vogelausstellung finden im Verkehre mit den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Verkehrsverbandes Anwendung.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Streichung der Station Oeslau.) Mit sofortiger Wirksamkeit ist auf S. 13 des Tarifes, bezw. 11 des Nachtrages X unter c) die Station Oeslau zu streichen.

Ferner ist auf S. 12 des Nachtrages X als neuer Abschnitt q) nachzutragen:

„In Oeslau ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen bis zu 8 m Länge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, zulässig."

Deutsch-Belgischer Gütertarif, Hefte 1 und 2. (Einbeziehung der Ladestelle Anvers [Kiel]) Bei der Station Anvers (Sud) der Belgischen Staatsbahnen ist am 1. Oktober 1903 eine Ladestelle unter der Bezeichnung Anvers (Kiel) eingerichtet worden, die sowohl für den Ortsverkehr — Anvers (Kiel) lokal — als auch für die überseeische Ein- und Ausfuhr — Anvers (Kiel) transit — dient. Sie wird mit sofortiger Gültigkeit in obigen Tarif einbezogen.

Für Sendungen von und nach Anvers (Kiel) lokal werden die Frachtsätze von Anvers (Sud), für solche von und nach Anvers (Kiel) transit die Frachtsätze von Anvers (Sudquais) transit angewandt.

Weitere Auskunft, insbesondere über die Abfertigungsbefugnisse, erteilen die beteiligten Dienststellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2703	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Cement	Lobositz St.E.G.	Bubentsch	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	47 Heller	34 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		
	NB. Die Transporte müssen zum Baue von Stauanlagen bei Troja bestimmt sein und diesem Zwecke auch zugeführt werden.													
2704			Cement der Tarif-Pos. C—6	Lobositz St.E.G.	Jenschowitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Heller 31	Heller 28	Heller 3	Im Kartierungswege		
					Weltrus				34	28	6			
	NB. Die Sendungen müssen für die Moldauregulierung, bezw. zum Baue von Stauanlagen bei Miřowitz bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein.													
2705			Cement der Tarif-Pos. C—6 Kalk " " K—4	Lobositz St.E.G.	Lužetz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Baue eines Lateralkanales von Vraňan bis Hořin, bezw. eines Schleppgeleises bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	41 Heller	33 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2706	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Cementröhren der Tarif-Pos. C—7 a	Prag St.E.G.	Politz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen zu Kanalisierungsbauten in Politz a. d. Mettau bestimmt und an den Gemeindevorstand in Politz a. d. Mettau adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	98 Heller	91 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
				Olmütz St.E.G.					89 Heller	82 Heller	7 Heller			
2707		beteiligten Verwaltungen	Chamottebruch (Scherben)	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Bodenbach St.E.G. und B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen von dem städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien aufgegeben werden. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.				122 Heller *)				*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2708	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Chamotteretorten	Bodenbach St.E.G. und B.N.B.	der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien bestimmt und an dasselbe adressiert sein. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif		122 Heller *)		Im Kartierungswege		*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerke in Anrechnung
2709			Chamotteziegel, Chamottesteine, Chamottemörtel, Gasretorten, zylindrische, aus Chamotte	Halbstadt St.E.G.	der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Transporte müssen für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien bestimmt und an dasselbe adressiert sein. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			Besteht nicht	107 Heller *)				*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerke in Anrechnung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2710	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Alteisen	diversen Stationen	Segen-Gottes	Die Sendungen müssen in Wagenladungen zur Ab-, resp. Aufgabe gelangen. Verwiegung auf der Geleisewage	vom 1. Jänner 1904 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis **Ende Dezember 1904**	Tarif, Teil I	**Wägegeld in Segen-Gottes pro Wagen** 120 Heller	80 Heller	40 Heller			
			Eisenschlacke	Segen-Gottes	diversen Stationen									
2711			Drainröhren der Tarif-Pos. T—21 a	Opočno	Hronow	Aufgabe als Frachtgut. **Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen an die Wassergenossenschaft in Poříč adressiert sein		Lokaltarif	22 Heller	19 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
2712			Dünger des Spezialtarifes 3	Wien (St. Marx)	Schönfeld-Lassee	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			Besteht kein Frachtsatz	K 22·— *) pro Wagenladung				*) In diesem Frachtsatze ist die Zuschubgebühr von K 2·— pro Wagen nicht inbegriffen
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf					K 18·60 *) pro Wagenladung				
					Raasdorf					K 14·40 *) pro Wagenladung				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2713	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Leere Petroleum- und Oelbarrels	Leere Petroleum- und Oelbarrels, welche in Wien Staatsbahnhof zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen		Auflieferung in beliebigen Mengen als Frachtgut. Das Ablegen der Sendungen von den Strassenfuhrwerken, bezw. das Auflegen auf dieselben haben die Parteien durch ihre Arbeiter zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil I			Nachlass der zu entrichtenden Ab-, bezw. Auflegegebühr	Im Kartierungswege		
2714			Leere Fäkalienfässer	diversen Stationen	Schimitz	Die Fäkalienfässer müssen als Frachtgut zur Abgabe gelangen. Das Auflegen der Sendungen auf die Strassenfuhrwerke haben die Parteien durch ihre Arbeiter zu besorgen					Nachlass der zu entrichtenden Auflegegebühr			
2715									Heller	Heller	Heller			
			Frachtgüter der Klassen (exkl. Mehl und Mahlprodukte) I	Wien St.E.G.	Grammat-Neusiedl St.E.G.	Unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Lokaltarif	33	25	8			
			II						24	18	6			
			A						24	18	6			
			B						22	18	4			
			C						17	16	1			
			des Spezialtarifes 2	oder umgekehrt					24	18	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
2716	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Blansko oder umgekehrt	diversen Stationen	Die Sendungen müssen in Wagenladungen von mit der Station Blansko in Geleiseverbindung stehenden Etablissements zur Aufgabe gebracht, resp. bezogen werden. Verwiegung auf der Geleisewage. Der Zuschub der zu verwiegenden Wagen auf die Geleisewage, bezw. das Abziehen der verwogenen Wagen von der Wage obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil I	120 Heller Wägegeld in Blansko pro Wagen	80 Heller Wägegeld in Blansko pro Wagen	40 Heller Wägegeld in Blansko pro Wagen	Im Kartierungswege		
2717	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Schwechat-Kledering oder umgekehrt	Wien St.E.G. loko und transit	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen von mit der Station Schwechat-Kledering in Geleiseverbindung befindlichen Etablissements aufgegeben werden, bezw. an solche Etablissements adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	10·4 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2718	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz	Frachtgüter aller Art	Jifitz	Neratowitz loko	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz (Teil II)	Verschieden	16 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Neratowitz transit	Die Sendungen müssen in Jifitz mit direkt lautenden Frachtbriefen nach Stationen über Neratowitz hinaus zur Aufgabe, bezw. von solchen Stationen zur Abgabe gelangen				13 Heller				
				oder umgekehrt										
2719				Brandeis a. d. Elbe transit	Brandeis a. d. Elbe Stadt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf-, bezw. Abladen in der Station Brandeis a. d. Elbe Stadt obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				3 Heller				
				oder umgekehrt										
2720				Neratowitz	Jifitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Verschieden	7 Heller	Verschieden			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2721	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Für aus dem Auslande via Schönpriesen-Umschlag nach Schönpriesen zum Importe gelangende Transporte von Kleie, Palmkernkuchen, Palmkernmehl, sowie von sämtlichen Artikeln, welche laut Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abt. B, nach Spezialtarif III tarifieren	Schönpriesen-Umschlag	Schönpriesen	Aufgabe als Frachtgut und Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen von Etablissements, die mit der Station Schönpriesen in direkter Schienenverbindung stehen, aufgegeben werden, bezw. an solche Etablissements adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1904	11 Pfge.	9 Pfge.	2 Pfge.	Im Kartierungswege		
			Für von Schönpriesen nach dem Auslande via Schönpriesen-Umschlag zum Exporte gelangende Transporte von Melassefutter	Schönpriesen	Schönpriesen-Umschlag				11 Pfge.	9 Pfge.	2 Pfge.			
2722			Güter der Wagenladungsklassen A, B und C und der Spezialtarife 1, 2 und 3	Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge)*) oder umgekehrt	Brünn St.E.G. oder Schimitz	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der übrigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Verschieden	10 Heller	Verschieden			

*) Diese Station dient bloss dem Güterverkehre, und zwar nur für solche Sendungen, welche von den genannten Etablissements aufgegeben werden, bezw. für dieselben bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2723	**Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Güter des Spezialtarifes 1	Nimburg (St.E.G.) loko	Nimburg (Oe.N.W.B.) transit oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	14 Heller	7 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		Gültig für solche Sendungen, welche mit direkten Frachtbriefen in Nimburg St.E.G. nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn oder deren Hinterbahnen via Nimburg Oe.N.W.B. zur Auflierung, bezw. von diesen Stationen in Nimburg St.E.G. via Nimburg Oe.N.W.B. zur Abgabe gelangen
2724			Siehe untenstehende Tabelle			Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen			Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden			

Von oder nach	Nach oder von	Gewöhnliche Eilgüter	Frachtgüter der Klasse I	Frachtgüter der Klasse II	Sperrige Güter
		Heller pro 100 Kilogramm			
Brankowitz oder Nemotitz	Wien St.E.G.	543	199	171	293
	Stadlau	501	184	158	270
	Marchegg St.E.G.	501	184	158	270
	Bruck a. d. L. St.E.G.	729	259	213	370

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2725	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Siehe untenstehende Tabelle			Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von oder nach	Nach oder von	Frachtgut Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A	B	C	Spezialtarif 1	2*)	3
		Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Heller							
Grammat-Neusiedl St.E.G.	Klein-Neusiedl	—	24	24	—	—	—	—	—
Brünn St.E.G.	Leitomischl	152	128	—	—	—	—	—	—
Wien St.E.G.	Leitomischl	330	264	—	—	—	168	—	—
Brünn St.E.G.	Namiest a. d. Oslava	54	—	—	—	—	—	—	—
Grammat-Neusiedl St.E.G.	Schwadorf	—	24	24	—	—	—	—	—
Götzendorf St.E.G.	Wien St.E.G. und Simmering	—	24	24	—	—	24	—	—
Götzendorf L.B.	Wien St.E.G. und Simmering	—	32	32	—	—	32	—	—
Klein-Neusiedl	Wien St.E.G. und Simmering	—	24	24	24	24	24	—	24
Rohrau	Wien St.E.G. und Simmering	—	—	48	45	33	42	44	—
Schwadorf	Wien St.E.G. und Simmering	—	24	24	—	—	24	—	—

*) exkl. Coaks und Kohle, mineralische.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2726	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter der Wagenladungsklassen B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2, und 3, welche bei der Auf- oder Abgabe in Skalitz-Boskowitz auf der Strassen-Brückenwage zur Verwiegung gelangen			Auf- oder Abgabe in vollen Wagenladungen; ununterbrochene Verwiegung in Strassenfuhrwerken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil I	Wägegeld in Hellern: 2	1	1	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2727	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Wagenladungsklassen A, B, C und der Spezialtarife 2 und 3, einschliesslich Coaks, jedoch exkl. Kohle	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände oder umgekehrt	Wien St.E.G. loko, Stadlau loko Wien St.E.G. transit, Stadlau transit, Wien (Abzweigung bei der Stadlauerbrücke) transit	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Besteht nicht		Heller 13*) 10*)		Im Kartierungswege	Diese Frachtsätze werden nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände bestimmt sind oder von demselben aufgegeben werden. Der Frachtsatz von 10 h pro 100 kg findet nur dann Anwendung, wenn derlei Sendungen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden, welche nach über Wien St.E.G., Stadlau oder Wien (Abzweigung bei der Stadlauerbrücke) hinaus gelegenen Bestimmungsstationen lauten. *) Ausser diesen Frachtsätzen kommt noch eine Gebühr von 2·— (zwei) Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände oder umgekehrt in Anrechnung. Für gebrauchte leere Fässer gelangen rücksichtlich der Strecke Wien-Erdbergerlände—Wien St.E.G. die in der Rubrik 10 angeführten Frachtsätze bei Frachtzahlung für das Effektivgewicht der betreffenden Sendung, mindestens aber für das Gewicht von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Berechnung.	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2728	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regiegüter der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz, und zwar: Güter der Klasse B und C, sowie der Güter der Klasse I, II und A Spezialtarife 1, 2 und 3	Auf den Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz bestimmt und an Dienststellen dieser Lokalbahn adressiert sein. Bei Regiesendungen von Stationen der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz müssen Dienststellen dieser Lokalbahn als Aufgeber erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	1·2 Heller pro Tonne und 1 km plus 60 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne	2 Heller pro Tonne und 1 km plus 80 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne	Im Abrechnungs- oder Kartierungswege		
2729		Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Regiegüter der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Čelakowitz-Mochow), und zwar: Güter der Klasse B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3 Güter der Klasse I, II und A	Auf der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Čelakowitz-Mochow) bestimmt und an Organe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft adressiert sein. Bei Regiesendungen von Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Čelakowitz-Mochow) müssen die Organe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft als Aufgeber erscheinen				1·2 Heller pro Tonne und 1 km plus 60 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne	2 Heller pro Tonne und 1 km plus 80 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2730	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regiegüter der Böhm. Commercialbahnen, und zwar: Güter der Klasse B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3 | Güter der Klasse I, II und A	Auf den Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. | in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Böhm. Commercialbahnen bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressiert sein. Bei Regiesendungen von Stationen der Böhm. Commercialbahnen müssen die Organe dieser Verwaltung als Aufgeber erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	1·2 Heller pro Tonne und 1 km plus 60 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne | 2 Heller pro Tonne und 1 km plus 80 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne		Im Abrechnungs- oder Kartierungswege		
2731			Regiesendungen der Lokalbahn Kolin-Čerčan, und zwar Güter der Klasse Spezialtarif 2 | C | B | A | II | I	Prag-Hrabovka transit	Kolin St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg | 5000 kg | in beliebigen Mengen pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die betreffenden Tarifklassen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Lokalbahn Kolin-Čerčan bestimmt sein und müssen Dienststellen derselben in den bezüglichen Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger erscheinen				Frachtsätze der Klassen C | Spezialtarif 3 | C | Spezialtarif 2 | A | II	Verschieden	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2732	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C	Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge) *)	Aussig	Bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen, sowie der im gesellschaftlichen Lokaltarife, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Holz etc.) enthaltenen ergänzenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Holz etc. vom 1. Jänner 1901)	Bestehen keine Frachtsätze	Heller 129		Im Kartierungswege		
					Bodenbach					133				
					Bubentsch					96				
					Bubna					95				
					Hrobetz					121				
					Jenschowitz					109				
					Knowiz					119				
					Kolin					81				
					Kralup					104				
					Libschitz					102				
					Lobositz					126				
					Mühlhausen					105				
					Prag					94				
					Raudnitz					119				
					Rostok					99				
					Salesel					129				
					Schönpriesen					132				
					Theresienstadt					123				
					Tinischt					58				
					Unter-Beřkowitz					112				
					Wegstädtl-Hněwitz					116				
					Weltrus					106				
2733			Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C (exkl. Brennholz)		Brünn St.E.G. oder Schimitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender. Abladen besorgt die Bahnanstalt		Lokaltarif	Verschieden	10 Heller	Verschieden			
2734			Holz des Spezialtarifes 2		Poysdorf				87 Heller	76 Heller	11 Heller			

*) Diese Station dient bloss dem Güterverkehre, und zwar nur für solche Sendungen, welche von den genannten Etablissements aufgegeben werden, resp. für dieselben bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2735	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Klasse C	Adamsthal Blansko Bodenbach St.E.G. Budigsdorf Butschowitz Hohenstadt St.E.G. Kolin St.E.G. Nemotitz Pardubitz St.E.G. Prag St.E.G. Raitz Sichelsdorf Skalitz-Boskowitz Trebitsch	Wien K.F.N.B. und St.E.G. oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden	Heller 68 72 119 93 71 93 89 71 89 91 76 93 80 63		Im Kartierungswege		
2736			Kalk der Tarif-Pos. K—4	Lobositz St.E.G.	Bubentsch Jenschowitz Weltrus	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Heller 47 31 34	Heller 34 28 28	Heller 13 3 6			Die Transporte müssen für die Moldauregulierung, bezw. zum Baue von Stauanlagen bei Troja und bei Miřowitz, bezw. zum Baue eines Lateralkanales von Vraňan nach Hořin, bezw. eines Schleppgeleises bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein
2737			Maschinen und Maschinenteile	Knowiz	diversen Stationen oder umgekehrt	Das Ein- und Ausladen der Sendungen in Knowiz mit Benützung des Hebekranes von den Strassenfuhrwerken auf die Eisenbahnwagen oder umgekehrt hat durch die Arbe,ter der Partei zu erfolgen		Tarif-Teil I	Krangebühr in Knowiz pro 100 kg in Heller 4	2	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2738	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen, Maschinenteile und Dampfkessel	Bubna St.E.G. Prag St.E.G. oder umgekehrt	diversen Stationen	Auf- und Abladen mit Benützung des Hebekranes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil I	Krangebühr in Bubna bezw. Prag pro 100 kg in Hellern 4	2	2	Im Kartierungswege		
2739			Mehl und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mistelbach		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Lokaltarif	Heller	Heller	Heller			
					Böhm. Trübau				122	110	12			
					Brünn St.E.G.				74	70	4			
					Chotzen				132	120	12			
					Kolin St.E.G.				154	150	4			
					Misslitz				50	46	4			
					Pardubitz St.E.G.				146	134	12			
					Wien St.E.G.				52	40	12			
2740			Mehl und Mahlprodukte	Wilfleinsdorf	diversen Stationen	Auflieferung als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief. Das Ablegen der Sendungen von den Strassenfuhrwerken haben die Parteien durch ihre Arbeiter zu besorgen		Tarif-Teil I			Nachlass der zu entrichtenden Ablegegebühr			
2741				Trautmannsdorf		Auflieferung als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief. Die Verladung der Sendungen von den Strassenfuhrwerken in die Wagen haben die Parteien durch eigene Arbeitskräfte zu besorgen								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2742	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Milch	Butschowitz	Wien K.F.N.B. oder St.E.G.	Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokaltarif der St.E.G.	218	186	32	Im Kartierungswege		
				Nemotitz					218	197	21			
2743			Rohöl in Reservoirwagen	diversen Stationen via Wiener Verbindungsbahn	Wien St.E.G.	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Tarif-Teil 1		Wägegeld in Wien St.E.G. 120 Heller pro Reservoirwagen				Verwiegung auf der Geleisebrückenwage in Wien St.E.G. über Auftrag der k. k. Zollbehörde
2744			Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	Doxan (Zuckerfabrik)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen in dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Ausnahmetarife für Kalksteintransporte auf Seite 2 enthaltenen Bedingungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Verschieden	800 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	Verschieden			
2745					Morawan St.E.G.			Ausnahmetarif für Kalksteintransporte, gültig vom 1. Jänner 1898	388 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	280 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	108 Heller pro Tonne (à 1000 kg)			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2746	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Prag-Hrabovka transit	Welwarn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	32 Heller	26 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
2747			Kalkstein	Schimitz Schwarzbach	diversen Stationen	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Tarif-Teil I	120 Heller Wägegeld pro Wagen	80 Heller Wägegeld pro Wagen	40 Heller Wägegeld pro Wagen			
2748			Rübenschnitze, getrocknete, der Tarif-Pos. Z—10	Siebenbrunn-Leopoldsdorf		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Heller	Heller	Heller			
					Mistelbach				35	24	11			
					Schwadorf				45	34	11			
					Wien St.E.G.				19	15	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2749	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Tarif-Pos. E—18 a	Chotzen	Leitomischl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zu Gemeindezwecken bestimmt und an den Gemeindevorstand in Leitomischl adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	26 Heller	19 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
2750			Schieferthon der Tarif-Pos. C—9	Strebichowitz-Winaritz	Gaya Grammat-Neusiedl Mittelsteine Nemotitz Neustadt a/M. Skalitz-Boskowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				Heller 97 111 98 95 85 87				
2751			Bruchsteine und Schotter (exkl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol oder Prachovic	Daschitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an den Bezirksausschuss in Pardubitz adressiert sein		Verschieden		184 Heller pro Tonne (à 1000 kg)				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2752	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Bruchsteine und Schotter	Jiřitz, Neratowitz-Ladestelle	Brandeis a. d. Elbe	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. — Die Transporte müssen zum Baue von Strassen bestimmt und an den Bezirksausschuss in Brandeis a. d. Elbe adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Heller 10	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Brandeis a. d. Elbe Stadt					10				
					Elbekosteletz					10				
					Polehrad bei Brandeis a. d. Elbe					10				
					Polehrad bei Brandeis a. d. Elbe Ladestelle					10				
					Čelakowitz					18				
					Tauschim					16				
2753				Strebichowitz-Winaritz	Minkowitz	Die Transporte müssen zur Rekonstruktion der Bezirksstrassen bestimmt und an den Bezirksausschuss in Welwarn adressiert sein		„Anhang" zum Lokaltarife	14 Heller	11 Heller	3 Heller			
2754				Wildenschwert St.E.G. transit	Daschitz	Die Transporte müssen zum Strassenbaue bestimmt und an die Bezirksvertretung in Holitz bei Morawan adressiert sein		Lokaltarif	Heller 23	Heller 17	Heller 6			
					Morawan St.E.G.				21	16	5			
					Uhersko				19	15	4			
2755				Tinischt St.E.G.	Borohradek St.E.G.	Die Transporte müssen zum Strassenbaue bestimmt und an den Bezirksausschuss in Holitz adressiert sein			10 Heller	8 Heller	2 Heller			
				Wildenschwert St.E.G. transit					20 Heller	16 Heller	4 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2756	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter (exkl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol oder Prachovic	Pardubitz St.E.G. loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an den Bezirksausschuss oder an das Gemeindeamt in Pardubitz adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	144 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Choltitz						120 Heller pro Tonne (à 1000 kg)				
2757						Die Sendungen müssen zum Strassenbau bestimmt sein			Heller	Heller	Heller			
				Kalk-Podol	Přelauč				24	13	11			
				Prachovic (Station)					23	12	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2758	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Prachovic (Station)	Peček	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zum Strassenbaue bestimmt und an den Bezirksausschuss in Kaurim adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	46 Heller	31 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		
2759									Heller	Heller	Heller			
				Bečwar St.E.G.	Peček				25	17	8			
					Woteletz				14	10	4			
				Kalk-Podol	Peček				47	31	16			
					Woteletz				61	43	18			
2760			Steine des Spezialtarifes 3	Plaňan	Nimburg St.E.G.	Die Transporte müssen zum Strassenbaue bestimmt und an die Gemeinden Draheltz, Klein-Kostomlat, Nimburg oder an den Bezirksausschuss in Nimburg adressiert sein		Anhang zum Lokaltarife	17 Heller	14 Heller	3 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2761	**Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Bruchsteine und Schotter des Spezialtarifes 3**	Plaňan	Radim	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.** **Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zur Rekonstruktion der Strasse zwischen Chotutitz und Radim bestimmt sein**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	Lokaltarif	**12 Heller**	**6 Heller**	**6 Heller**	**Im Kartierungswege**		
2762			Bruchsteine des Spezialtarifes 3	Prag Hrabovka transit	Bubentsch	**Abladen obliegt dem Empfänger. Die Sendungen müssen für die Kanalisierungsarbeiten der Stadt Prag bestimmt und an die Stadtgemeinde Prag oder an deren Organe adressiert sein**			12 Heller	10 Heller	2 Heller			
2763			**Bruchsteine der Tarif-Pos. 8—55 a**	**Böhm. Trübau**	**Morawan St.E.G.**	**Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Auf den Frachtbriefen muss die Wassergenossenschaft in Morawan oder Daschitz als Empfängerin erscheinen**			**Heller** 26	**Heller** 18	**Heller** 8			
					Daschitz				28	18	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2764	**Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Trinkwasser der Tarif-Pos. W—6 in Kisten, als Eilgut**	**Brüsau-Brünnlitz**	**Prag St.E.G.**	**Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	Lokaltarif	**Heller** 783	**Heller** 322	**Heller** 461	**Im Kartierungswege**		
2765			Wein, Weinmaische und Weinmost	Grammat-Neusiedl St.E.G. **transit** (für Sendungen aus Italien, dann von Triest und Fiume)*)	Wien St.E.G.	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. *) Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen in Italien, Triest oder Fiume nach Wien St.E.G. via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gebracht werden**			**Heller** 24	**Heller** 16	**Heller** 8			
2766			a) Rohe, unappretierte Wollstoffe, unverpackt oder bloss in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind, ohne Garantie gegen Beschmutzung; b) Wollgarne aller Art	**Brüsau-Brünnlitz** **Okřischko St.E.G.** Skalitz-Boskowitz Zwittau St.E.G. oder umgekehrt	**Brünn St.E.G.**	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			**Heller** 80 102 56 100	**Heller** 68 92 48 89	**Heller** 12 10 8 11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2767	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Tarif-Pos. Z—1	Libschitz	Libochowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904		Verschieden	Heller 40				
					Klappai-Slatina					40				
					Chotěschau					40				
			Drainröhren		Libochowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				47				
					Klappai-Slatina					47				
					Chotěschau					47				
2768			Ziegel der Tarif-Pos. Z—1	Volovic	Prag St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	28 Heller	21 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
2769				Libschitz	Olmütz St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			81 Heller	76 Heller	5 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2770	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Tarif-Pos. Z—1			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif 12 des Lokaltarifes	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Ameis	Stadlau				43	26	17			
					Wien St.E.G.				48	26	22			
				Frättingsdorf	Marchegg St.E.G.				43	36	7			
					Stadlau				31	20	11			
					Wien St.E.G.				35	20	15			
				Frischau	Wien St.E.G.				45	33	12			
				Grussbach-Schönau St.E.G.	Stadlau				41	30	11			
					Wien St.E.G.				43	30	13			
				Laa St.E.G.	Stadlau				38	30	8			
					Wien St.E.G.				41	30	11			
				Ladendorf	Stadlau				24	18	6			
					Wien St.E.G.				28	20	8			
				Lobositz St.E.G.	Tschischkowitz St.E.G.				12	8	4			
				Mistelbach	Schönfeld-Lassee				38	34	4			
					Wien St.E.G.				31	20	11			
				Neubau-Kreuzstetten	Marchegg St.E.G.				37	32	5			
					Stadlau				21	17	4			
					Wien St.E.G.				26	17	9			
				Sadska	Nimburg St.E.G.				12	10	2			
				Schleinbach	Wien St.E.G.				21	16	5			
				Střebichowitz-Winařitz	Nestomitz (Zuckerfabrik)				66	40	26			
				Wolkersdorf	Wien St.E.G.				19	16	3			
				Znaim St.E.G.	Stadlau				45	36	9			
2771			Rohzucker der Tarif-Pos. Z—8 b	Wlkosch-Keltschan	Bisenz-Pisek transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender		Lokaltarif	Heller 18	Heller 13	Heller 5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2772	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker		Pečck	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 **bis auf Widerruf, längstens** aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	**Heller**	**Heller**	**Heller**	Im Kartierungswege		
				Cerekwitz-B.-Bruschau					98	88	10			
				Choltitz					60	54	6			
				Daschitz					62	52	10			
				Hohenmauth					90	80	10			
				Morawan					66	54	12			
				Přelauč					43	38	5			
2773			Zucker der Tarif-Pos. Z—8 a						**Heller**	**Heller**	**Heller**			
				Austerlitz	**Laa St.E.G.**				93	90	3			
				Grussbach-Schönau St.E.G.	Prag St.E.G.				267	155	112			
2774				Ung. Ostra	Brünn St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			ad a) und b) 100 Heller	ad a) 85 Heller ad b) 67 Heller	ad a) 15 Heller ad b) 33 Heller			
2775			Zucker aller Art (exkl. Rohzucker, Traubenzucker, Stärkezucker, Candis- und Gerstenzucker)	Opočno	Prag St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			134 Heller	100 Heller	34 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2776	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben und Rübenschnitte	Zuckerrüben, bezw. Rübenschnitte, welche bei der Aufgabe, bezw. Abgabe in Schwarzbach auf der Geleise-Brückenwage in Strassenfuhrwerken zur Verwiegung gelangen		Auflieferung als Frachtgut in vollen Wagenladungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil I		Wägegeld 1·2 Heller pro 100 kg		Im Kartierungswege		
2777			Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Fischamend Gerasdorf Gross-Schwechat Hainburg Klein-Neusiedl Mannersdorf Schwadorf oder umgekehrt	Grussbach-Schönau St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Verschieden	Heller 52 33 56 64 50 50 50	Verschieden			
2778			Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Zuckerrübenabfälle und Saturationsschlamm	Grussbach-Schönau St.E.G. via Stadlau	Marchegg St.E.G. Raasdorf Schönfeld-Lassee Siebenbrunn-Leopoldsdorf				Heller 45 43 45 45	Heller 28 24 24 24	Heller 17 19 21 21			
2779			Saturationsschlamm	Grussbach-Schönau St.E.G. oder umgekehrt	Deutsch-Altenburg Götzendorf St.E.G. Grammat-Neusiedl St.E.G. Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Petronell Rohrau Schwechat-Kledering Trautmannsdorf Wilfleinsdorf				Heller 71 50 48 47 46 67 63 45 51 52	Heller 62 42 40 38 36 58 56 36 44 46	Heller 9 8 8 9 10 9 7 9 7 6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2780	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Ung. Ostra	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	Heller 34	Heller 31	Heller 3	Im Kartierungswege		
				Bilnitz-Brumov					32	31	1			
			Rübenschnitte	Ung. Ostra	Vlarapass				30	23	7			
					Bilnitz-Brumov				32	23	9			
					Hradek-Slawičin				29	23	6			
2781			Zuckerrübe	Vlarapass	Bisenz-Pisek transit				Heller 41	Heller 34	Heller 7			
				Bilnitz-Brumov					40	34	6			
			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Vlarapass				41	26	15			
					Bilnitz-Brumov				40	26	14			
					Hradek-Slawičin				31	26	5			
2782		Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Ziegel der Tarif-Pos. Z—1	Brandeis a. d. Elbe Stadt	Elbekosteletz			Lokaltarif	Heller 13	Heller 10	Heller 3			
					Jiřitz				16	13	3			
					Neratowitz Ladestelle				18	13	5			
					Neratowitz trs.				19	13	6			
2783			a) Zuckerrübe, b) Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge, Zuckerrübenabfälle und Saturationsschlamm (Kalkschlamm, Kalkschaum und Pressschlamm)	Tauschim oder umgekehrt	Brandeis a. d. Elbe Stadt				Besteht kein Frachtsatz	a) 11 Heller b) 10 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2784	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe—Neratowitz	Zuckerrüben, Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Saturationsschlamm	Neratowitz Ladestelle	Jiřitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	7 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
2785	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Alte, gebrauchte Eisenbahnschienen; altes, gebrauchtes Kleinmaterial	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Lužetz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Baue eines Moldau-Lateralkanales von Wraňan nach Hořin bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Oesterreichischer Eisenbahnverbandstarif	131 Heller	107 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, einzusenden bis längstens Ende März 1905	
					Jenschowitz				121 Heller	97 Heller	24 Heller			
2786	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Welwarn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zur Erweiterung und Rekonstruktion einer Zuckerfabrik in Welwarn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	25 Prozent von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1905	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2787	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumwollabfälle, Baumwollwaren, Baumwolle, rohe, und Garne der Klassen I, II, A und B	Braunau loko	Böhm. Trübau loko oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Klassen bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen aufgegeben werden und muss die erfolgte Abfuhr in Böhm. Trübau, resp. Braunau bahnämtlich bestätigt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	Zehn Prozent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
2788			Brot	Gaya	Bisenz-Pisek transit	Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			Heller 24	Heller 20	Heller 4		Original-Aufgabs-Rezepisse oder Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
2789		.	Künstlicher Dünger, inkl. Ammoniak, schwefelsaures, und Chilisalpeter (Natronsalpeter)	Lanzendorf-Rannersdorf	Bruck a. d. Leitha St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Verschieden	Heller 20	Verschieden		Auf die reklamierende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
					Marchegg St.E.G.					24				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2790	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, sowie Eisenbahnschwellen	allen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Prag-Hrabovka transit Kolin St.E.G. transit Pardubitz St.E.G. transit Okřiško St.E.G. transit Znaim St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender. Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben		30 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der St.E.G., sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1905	
2791					Kralup St.E.G. transit Prag-Hrabovka transit Kolin St.E.G. transit Pardubitz St.E.G. transit Tinischt St.E.G. transit Starkoč St.E.G. transit	Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau—Alt-Paka bestimmt sein							Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau-Alt-Paka als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1905	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2792	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Littau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für den Bau einer Oberrealschule in Litt?u bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben		20 Prozent Nachlass von den Frachtsätzen des Lokaltarifes der St.E.G., sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss		im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1905	
2793					Brüsau-Brünnlitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zur Erweiterung einer Dampfmühle, bezw. für einen zu erbauenden Getreidespeicher in Brünnlitz bestimmt sein und diesem Zwecke auch tatsächlich zugeführt werden, worüber die seitens der Station Brüsau-Brünnlitz auf den Original-Frachtbriefen vorzunehmende Bestätigung beigebracht werden muss				25 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes der St.E.G., sowie des Anhanges zu diesem Tarife mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 Heller pro 100 kg betragen muss				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2794	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Klasse I		Halbstadt St.E.G. transit	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarif bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche seitens der Stationsorgane in Halbstadt die Bestätigung tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen im Sammelladungsverkehre weitergesendet wurden. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	
				Braunau					19	11	8			
				Hermsdorf-Oehlberg					18	10	8			
2795		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regietransporte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. transit	Marchegg St.E.G. oder K.F.N.B. transit	Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.			Heller	Heller	Heller		Auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder deren Dienststellen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, einzureichen spätestens bis Ende März 1905	Die Sendungen müssen mit direkten von Wien St.E.G. oder K.F.N.B. nach Zsolna Ks.Od., bezw. umgekehrt lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
						Bei Expedition als Eilgut für								
						gewöhnliche Eilgüter			180	67	113			
						ermässigte Eilgüter			67	65	2			
						Bei Expedition als Frachtgut für Güter								
						der Klasse I			65	46	19			
						" " II			46	42	4			
						" " A			44	36	8			
						" " B			36	31	5			
						" " C			31	26	5			
						des Spezialtarifes 2			32	26	6			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2796	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regiesendungen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar Frachtgüter der Klassen Spezialtarif 2, C, B, A, II, I	Prag-Hrabovka transit	Heřmann-Městetz St.E.G. Morawan St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg (Spezialtarif 2, C, B), 5000 kg (A), Aufgabe in beliebigen Mengen (II, I) pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die betreffenden Tarifklassen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Chrudim-Holitz bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Frachtsätze der Klassen C, Spezialtarif 3, C, B, A, II	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1905	
				oder umgekehrt										
2797			Güter der Klassen A, B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3	Wien St.E.G. loko	Wien (S.B., K.F.N.B., K.E.B. und E.W.A.) loko und transit, Wien-Donauquaibahnhof, Wien-Lagerhaus und Wien-Praterquai	Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Wiener Ueberfuhrtarif, Teil II, gültig vom 1. Juli 1903	Verschieden	Die bezüglichen, für Wien St.E.G. transit bestehenden Frachtsätze, zuzüglich 8 Heller pro 100 kg			Bei den in Wien St.E.G. aufgegebenen Sendungen: Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend. Bei den in Wien St.E.G. angelangten Sendungen: Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	Insofern bei direkten Tarifen im Verkehre mit Wien St.E.G. für die Linien der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen die nebenstehende Frachtermässigung bereits eingerechnet wurde, entfällt jede Rückvergütung
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller	Heller	Heller			
2798	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter des Spezialtarifes 1	Bisenz-Pisek transit	Gaya St.E.G. oder umgekehrt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	24	20	4	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Gaya: Frachtbrief-Duplikate auf den Reklamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Dokumente sind mittels Konsignation längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	
				Bisenz Stadt	Gaya St.E.G. oder umgekehrt				21	20	1			
									Heller	Heller	Heller			
2799		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eilgüter, gewöhnliche	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Marchegg transit oder umgekehrt (für Sendungen nach Anina, Oravicza, Lissava, Német-Bogsán und Rakasdia oder umgekehrt)	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach den angeführten ungarischen Stationen lautenden, bezw. von diesen Stationen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden		Lokaltarife, bezw. Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Teil II, Heft 3	180	67	113		Original-Frachtbriefe und Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente keinen Refaktiestempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	
			Frachtgüter im allgemeinen						Verschieden	24				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg a)	9 b)	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg a)	10 b)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg a)	11 b)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2800	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wagenladungsgüter (exklusive Kohle und Coaks) der Spezialtarife der Klassen A	Ung. Ostra	a) Bisenz-Pisek transit b) Ung. Hradisch transit	**5000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für die betreffenden Klassen, resp. Güter gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen in Ung. Ostra obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. „Anhang" zu demselben	Heller pro 100 kg 13	15	11	13	2	2	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Ung. Ostra: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Konsignationen. Bei Sendungen nach Ung. Ostra: Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1905 einzusenden, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	Bei Raffinadezucker gelten die obigen Wagenladungssätze schon bei Aufgabe von 5000 kg und finden auch dann Anwendung, wenn dieses Quantum mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert wird, die Sendungen jedoch in einem und demselben Wagen verladen werden und nach einer und derselben Richtung bestimmt sind
			B						13	15	11	13	2	2			
			C						13	15	11	13	2	2			
			1						13	15	11	13	2	2			
			2						13	15	11	13	2	2			
			3						12	—	11	—	1	—			
			Raffinadezucker aller Art						13	15	11	13	2	2			
			Kohle und Coaks	oder umgekehrt					pro Tonne = 1000 kg —	136	—	130	—	6			
2801			Regietransporte der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Marchegg Station	Marchegg Landesgrenze	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904				0·32 Heller pro 100 kg				Im Abrechnungswege		
				oder umgekehrt													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2802	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Garne, auch Twiste (Baumwollgarne), aus vegetabilischen Stoffen, ein- oder zweidrähtig, dann mehr als zweidrähtig, Häkelgarn, Heft- und Strickwolle	Nachod	Wekelsdorf	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	20 Heller		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bezüglich der Sendungen von Nachod nach Wekelsdorf und der auf den Reklamanten als Absender lautenden Original-Aufgabsrezepisse oder Frachtbrief-Duplikate rücksichtlich der Sendungen von Wekelsdorf nach Nachod. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1905 einzureichen	
				oder umgekehrt										
2803			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Sudoměřitz-Landesgrenze transit	Gaya St.E.G.	Aufgabe der Sendungen als Frachtgut in ungarischen Stationen mit direkten Frachtbriefen und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen					4 Heller		Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
				via Wessely a. d. March										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2804	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide und Hülsenfrüchte		Segen Gottes oder Tetschitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	„Anhang" zum Lokaltarife	**Heller**	**Heller**	**Heller**	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	
				Frischau					55	50	5			
				Grussbach-Schönau St.E.G.					59	53	6			
				Hödnitz					69	62	7			
				Laa St.E.G.					65	59	6			
				Ladendorf										
				Marchegg St.E.G.					74	66	8			
				Mistelbach										
				Possitz-Joslowitz					64	57	7			
				Poysdorf					82	73	9			
				Raasdorf										
				Schönfeld-Lassee					74	66	8			
				Siebenbrunn-Leopoldsdorf										
				Staatz					70	63	7			
				Stadlau					74	66	8			
				Wolkersdorf					74	66	8			
				Znaim St.E.G.					74	67	7			
2805			Getreide	Okřischko St.E.G.	Trebitsch			Lokaltarif	18 Heller	14 Heller	4 Heller		Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe	
			Mehl und Mahlprodukte	Trebitsch	Okřischko St.E.G.								Auf den Namen des Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate. Diese Dokumente sind bis längstens Ende März 1905 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2806	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Grammat-Neusiedl St.E.G.	Wien St.E.G. oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	24 Heller	18 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von **Grammat-Neusiedl nach Wien:** auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, bei den Sendungen von **Wien nach Grammat-Neusiedl:** auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1905 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	Dieser Frachtsatz hat für die Strecke Grammat-Neusiedl—Wien St.E.G. auch Gültigkeit für solche Sendungen, welche a) von der Südbahn oder westl. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Lokaltarife nach Grammat-Neusiedl St.E.G. weitergesendet werden; b) von Grammat-Neusiedl St.E.G. nach Wien St.E.G. zum Lokaltarife abgefertigt werden und für Stationen der Südbahn oder der westl. Staatsbahnen bestimmt sind; c) von oder nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit nach oder von Grammat-Neusiedl St.E.G. direkt lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden
2807			Getreide	Bruck a. d. L. transit (für Sendungen von den Stationen der Strecke Pándorf—Komárom der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und von der Station Rajka der Westungar. Lokaleisenbahn)	Gross-Schwechat (via Götzendorf-Fischamend) oder umgekehrt			Lokaltarife	Verschieden		4 Heller		Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2808	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Okrischko St.E.G. loko und transit (für Sendungen von Stationen der Oesterr. Nordwestbahn bis inkl. Wolframitzkirchen, Sedletz-Kuttenberg, Chrudim und von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen via Iglau)	Gross-Meseritsch	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Abladen in Gross-Meseritsch obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	48	37	11	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Dokumente sind spätestens bis Ende März 1905 vorzulegen	
2809			Mehl und Mahlprodukte	Gross-Meseritsch	Trebitsch	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			Verschieden	Heller 28	Verschieden		Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Original-Aufgabsrezepisse oder Frachtbrief-Duplikate. Diese Dokumente sind spätestens bis Ende März 1905 vorzulegen	
					Okrischko St.E.G. loko und transit (für Sendungen nach Stationen der Oe.N.W.B. bis inkl. Wolframitzkirchen, Sedletz-Kuttenberg, Chrudim und nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen via Iglau)					37				
									Heller	Heller	Heller			
2810			Getreide	Bruck a. d. L. St.E.G.	Schwechat-Kledering	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen			35	29	6		Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1905, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	
					Simmering St.E.G.				39	29	10			
					Wien St.E.G.				42	29	13			
				Götzendorf St.E.G.	Wien St.E.G.				24	18	6			
				Rohrau					42	38	4			
				Trautmannsdorf					33	20	13			
				Wilfleinsdorf					38	25	13			

Die obigen Frachtsätze haben auch auf solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke von den genannten Stationen bis Wien St.E.G. Gültigkeit, welche: a) zum Lokaltarife bis Wien St.E.G. abgefertigt und von da nach Stationen der Südbahn oder der westlichen k. k. Staatsbahnen weitergesendet werden und b) mit direkt nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2811	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Malz und Getreide	Himberg	Wien St.E.G. loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	19	14	5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate bei Sendungen von Himberg und der Original-Frachtbriefe bei Sendungen nach Himberg, längstens bis Ende März 1905	
					Simmering St.E.G. loko				17	14	3			
				oder umgekehrt										

Notiz. Der Frachtsatz für Getreide hat rücksichtlich der Strecke Wien St.E.G.—Himberg auch Gültigkeit für solche Sendungen, welche:

a) von Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Lokaltarife nach Himberg weitergesendet werden;

b) von Himberg nach Wien St.E.G. zum Lokaltarife abgefertigt werden und für Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen bestimmt sind;

c) von oder nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn oder Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit nach oder von Himberg direkt lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.

Der Frachtsatz für Malz gilt rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. auch für jene Sendungen, welche Wien St.E.G. transitieren und nach Stationen bestimmt sind, für welche ab Himberg keine direkten Frachtsätze bestehen und für welche demnach bei Abfertigung via Wien rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. der offizielle Frachtsatz zur Berechnung gelangt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller	Heller	Heller			
2812	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Trebitsch	Okřischko St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	18	14	4	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, längstens bis Ende März 1905	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2813	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Wien St.E.G.		Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1905	Die nebigen Frachtsätze haben auch für solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G. Strecke ab Wien nach den genannten Stationen Gültigkeit, welche a) von Stationen der Südbahn oder der westlichen k. k. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Lokaltarife an die Bestimmungsstation weitergesendet werden und b) von Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit direkt nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden
					Bruck a. d. L. St.E.G.				42	29	13			
					Götzendorf St.E.G.				24	18	6			
					Rohrau				42	38	4			
					Trautmannsdorf				33	20	13			
					Wilfleinsdorf				38	25	13			
2814		Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Mahlprodukte der Tarif-Pos. M—4	Elbekosteletz		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			Heller	Heller	Heller		Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate, bezw. Original-Aufgabsscheine spätestens bis Ende März 1905	
					Brandeis a. d. Elbe Stadt oder Brandeis a. d. Elbe				16	10	6			
					Neratowitz				17	11	6			
			Getreide der Tarif-Pos. G—9	Brandeis a. d. Elbe	Elbekosteletz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			14	10	4		Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe spätestens bis Ende März 1905	
				Neratowitz					15	11	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2815	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C		Kolin St.E.G.	2000 Tonnen. Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 2, bezw. für die Klasse C gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
				Böhm. Trübau						55				
				Budigsdorf						58				
				Hochstein						59				
				Hohenstadt St.E.G.						60				
				Landskron						55				
				Lukawetz						62				
				Müglitz						64				
				Sichelsdorf						56				
				Triebitz St.E.G.						55				
				Zwittau						59				
2816			Holz des Spezialtarifes 2	Wien St.E.G.	Hainburg	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904		61 Heller	43 Heller	18 Heller		Die auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate und die korrespondierenden Original-Frachtbriefe, auf welchen seitens der Stationsorgane bestätigt sein muss, dass das Auf- und Abladen der Sendungen durch Organe der Partei besorgt wurde. Diese Dokumente sind bis längstens Ende März 1905 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2817				Prag-Hrabovka transit (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle—St. Andrä-Wördern)	Aussig St.E.G. Hrobetz Lobositz Raudnitz Theresienstadt	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 2, bezw. die Klasse C gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarif	Verschieden	49 Heller			Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	
					Schönpriesen					52 Heller				
2818	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C, ferner Eisenbahnschwellen	Olmütz transit (für von Galizien provenierende Sendungen)	St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 2, bezw. für die Klasse C gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in galizischen Stationen mit direkten, nach den angeführten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes 2 etc. gültig vom 1. Jänner 1901	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der beteiligten Bahnen tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					Aussig				129	103	26			
					Bodenbach				133		30			
					Hrobetz				119		16			
					Jenschowitz				107		4			
					Knowiz				114		11			
					Lobositz				125		22			
					Mühlhausen				104		1			
					Nestersitz-Pömmerle				133		30			
					Raudnitz				117		14			
					Salesel				128		25			
					Schönpriesen				133		30			
					Střebichowitz-Winařitz				114		11			
					Theresienstadt				122		19			
					Topkowitz-Kartitz				133		30			
					Unter-Beřkowitz				110		7			
					Wegstädtl-Hněwitz				114		11			
					Weltrus				105		2			
					Oe.N.W.B. Aussig, Czernosek, Gastorf, Gross-Priesen, Leitmeritz, Liboch, Melnik, Neschwitz, Polepp, Schreckenstein, Sebusein, Tetschen, Tichlowitz, Wegstädtl			Lokal-, bezw. Oesterr. Verbandstarife	Verschieden	103	Verschieden			
					Bodenbach B.N.B.					103				
					Böhm.-Leipa trs. (für Niemes-Stadt)					103				
					Komotau A.T.E. und B.E.B.					135				
					Saaz B.E.B.					138				
					Prag St.E.G. und Oe.N.W.B. transit (für ausländische Stationen) und Bubna St.E.G. transit (für ausländische Stationen)				93	79	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2819	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Langholz	Abtsdorf	Bubna St.E.G.	**5000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Langholztransporte gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen **müssen** mit der Bestimmung für Deutschland ab Bubna entweder **auf dem** Bahnwege weiterbefördert oder **in** Bubna dem Wasserwege übergeben werden, und ist über den Weitertransport nach Deutschland per **Bahn** durch Beibringung des betreffenden Frachtbrief-Duplikates, per Wasser durch **Beibringung** der Zollbollette für das Floss, der Nachweis **zu liefern**	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes 2 etc., vom 1. Jänner 1901	68	60	8	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
				Böhm. Trübau					68	60	8			
				Budigsdorf					71	64	7			
				Hochstein					73	66	7			
				Hohenstadt St.E.G.					77	70	7			
				Landskron					80	66	14			
				Leitomischl					80	66	14			
				Müglitz					81	74	7			
				Triebitz St E.G.					69	60	9			
				Zwittau St.E.G.					68	62	6			
									Heller	Heller	Heller			
2820			Langholz, Rund- und Schnittholz	Abtsdorf	Kolin St.E.G.	**Minimalquantum 1500 Tonnen,** wovon mindestens 600 Tonnen nach Raudnitz oder nach Stationen über Raudnitz verfrachtet werden müssen. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarif, gültig vom 1. Juli 1898, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes 2 etc., gültig vom 1. Jänner 1901	62	48·4	13·6			Holzsendungen, welche von der reklamierenden Firma während der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses ab den neuigen Aufgabsstationen nach Halbstadt und Mittelsteine verfrachtet werden, werden in das bedungene Minimalquantum von 1500 Tonnen einbezogen, jedoch nicht bonifiziert
				Böhm. Trübau					69	47	22			
				Brüsau-Brünnlitz					66	54	12			
				Budigsdorf					63	50	13			
				Hermann-Městetz					37	34	3			
				Hochstein					66	51	15			
				Hohenstadt St.E.G.					69	52	17			
				Landskron					79	47	32			
				Leitomischl					64	51·6	12·4			
				Müglitz					70	53	17			
				Sichelsdorf					63	48	15			
				Triebitz St.E.G.					59	47	12			
				Zwittau St.E.G.					62	51	11			
				Abtsdorf	Raudnitz St.E.G.				91	81·4	9·6			
				Adamsthal					113	102·8	10·2			
				Blansko					110	100·2	9·8			
				Böhm. Trübau					91	81·4	9·6			
				Brüsau-Brünnlitz					98	88	10			
				Budigsdorf					95	84·4	10·6			
				Greifendorf					94	84	10			
				Hochstein					97	86·6	10·4			
				Hohenstadt St.E.G.					101	90·6	10·4			
				Landskron					127	86·6	40·4			
				Leitomischl					97	87·4	9·6			
				Müglitz					129	94·6	34·4			
				Sichelsdorf					119	84·4	34·6			
				Skalitz-Boskowitz					104	94	10			
				Triebitz St.E.G.					94	84·4	9·6			
				Zwittau St.E.G.					91	81·4	9·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2821	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Spezialtarifes III und des Ausnahmetarifes 3 des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Hronow	Preussisch-schlesischen Stationen zwischen Halbstadt und Breslau (inkl.), Königszelt und Liegnitz, sowie Stationen zwischen Hirschberg und Neurode	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der für den Spezialtarif III, bezw. den Ausnahmetarif 3 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandstarif, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899	Verschieden	Verschieden	Heller 2	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
				Nachod							1			
				Neustadt a. d. Mettau							4			
				Opočno							4			
2822			Kalk	Kalk-Podol	Pardubitz St.E.G. transit (für Sendungen nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Böhmischen Commercialbahnen)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn oder der Böhmischen Commercialbahnen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen		Lokaltarif	Heller 36	Heller 25	Heller 11		Frachtbrief-Duplikate, auf den Namen des Reklamanten als Absender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
				Kosteletz-Wyžitz					32	25	7			
				Prachowitz					35	25	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2823	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlprodukte		Wien St.E.G.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsrezepisse oder Frachtbrief-Duplikate auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1905	
				Bruck a. d. L. St.E.G. Lokalb.					42	31	11			
				Götzendorf St.E.G.					24	19	5			
				Götzendorf (Lokalbahn)					32	26	6			
				Grammat-Neusiedl St.E.G.					24	18	6			
				Himberg					19	16	3			
				Lauzendorf-Rannersdorf					16	14	2			
				Wilfleinsdorf					38	27	11			
				Trautmannsdorf					33	22	11			
2824						Bei Aufgabe **2000 Tonnen.** in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904		Heller	Heller	Heller			
				Bruck a. d. L. St.E.G.					42	29	13			
				Trautmannsdorf					33	20	13			
				Wilfleinsdorf					8	25	13			
2825			Melasse, osmosierte; Melasse-, Osmosé-(Abfall-) Wasser	Brünn St.E.G. transit (für Sendungen von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Raitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Anhang zum Lokaltarife	27 Heller	23 Heller	4 Heller		Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautend, welche spätestens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2826	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen, eiserne, auch in Verbindung mit Holz	Bodenbach St.E.G.	Brüsau-Brünnlitz	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	362 Heller	256 Heller	106 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautend, welche spätestens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
			Maschinenteile, eiserne, und zerlegte Maschinen, andere als landwirtschaftliche			Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief.			271 Heller	192 Heller	79 Heller			
						Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			220 Heller	156 Heller	64 Heller			
						Aufrechthaltung der für diese Artikel gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Erweiterung, bezw. Rekonstruktion des Mühlen-Fabriksetablissements in Brüsau-Brünnlitz bestimmt sein								
2827			Kochsalz, Meersalz, Stein- und Sudsalz, auch Lecksteine, Seesalz und Fabrikssalz	Bisenz-Pisek transit	Gaya St.E.G. oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 bestehenden Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen in Gaya obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			24 Heller	20 Heller	4 Heller		Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend; bei Sendungen von Gaya: Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend. Diese Dokumente sind mittels Konsignation längstens bis Ende März 1905 in Vorlage zu bringen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2828	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Kalk-Podol	Böhm. Brod	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Schottertransporte müssen zur Reparatur der Strassen in dem Bezirke Böhm. Brod bestimmt und an den Bezirksausschuss in Böhm. Brod adressiert sein. Seitens der Station Böhm. Brod muss auf den bezüglichen Original-Frachtbriefen bestätigt werden, dass die Sendungen mittels Strassenfuhrwerke vom Bahnhofe in Böhm. Brod zur Baustelle abgeführt und zu dem vorerwähnten Zwecke auch tatsächlich verwendet wurden. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	54	31	23	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1905	
					Pořičan				51	31	20			
				Prachovic	Böhm. Brod				53	31	22			
					Pořičan				50	31	19			
2829			Steine, welche laut Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits nach Spezialtarif II, bezw. nach Spezialtarif III tarifieren	Nachod	Halbstadt transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband			4 Heller		Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
2830	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil 2699/2700	Daschitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Strassenbane bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt oder an die Bezirksvertretung in Holitz bei Morawan adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	„Anhang" zum Lokaltarife	14	9	5	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	
					Morawan St.E.G.				12	9	3			
					Uhersko				10	8	2			
									Heller	Heller	Heller			
2831			Bruchsteine		Morawan St.E.G. transit	Die Transporte müssen zur Rekonstruierung von Regulationskanälen in den Gemeinden Ober- und Unter-Roveň und Litětin bestimmt und an die betreffende Genossenschaft adressiert sein			12	9	3			
									Heller	Heller	Heller			
2832			Bruchsteine und Schotter (exkl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol	Pardubitz St.E.G. loko	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Spezialtarifes 3 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	34	16	18		Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1905, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	
				Prachovic					33	16	17			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2833	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Kalk-Podol, Prachovic	diversen Stationen	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Verwiegung auf der Geleise-Brückenwage gegen Zahlung eines Pauschales von Kronen 800 für die Verwiegung innerhalb der Gültigkeit des Zugeständnisses. Die Abwage der Transporte, resp. die Regulierung derselben auf der Geleise-Brückenwage hat durch die Arbeiter der Partei auf ihre eigenen Kosten unter Aufsicht der Organe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil I		Nachlass des Wägegeldes, ferner Nachlass der Nachnahme-Provision in jenen Fällen, wenn das entfallende Wägegeld als Barvorschuss nachgenommen wird		Im Abrechnungswege		
2834				Kalk-Podol und Prachovic	Pardubitz St.E.G. loko	**Minimalquantum 1500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Kalksteintransporte vom 1. Jänner 1898. Die Kalksteinsendungen müssen an Etablissements adressiert sein, die mit der Station Pardubitz St.E.G. oder S.N.D.V.B. in direkter Schienenverbindung stehen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Kalksteintransporte ab Kalk-Podol und Prachovic nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc.	288 Heller pro Tonne = 1000 kg	200 Heller pro Tonne = 1000 kg	88 Heller pro Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbrief-Duplikate und Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und auf welch' letzteren die bahnämtliche Bestätigung beigebracht werden muss, dass die Kalksteine auch tatsächlich in der Station Pardubitz zur Abgabe gelangten. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1905 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2835	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic		Dreitausend Tonnen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Kalksteine vom 1. Jänner 1898		Heller pro Tonne = 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate, längstens bis Ende März 1905	*) Der Refaktiesatz von Kalk-Podol und Prachovic nach Libnowes von 276 Heller und nach Nimburg von 316 Heller pro Tonne = 1000 kg gilt nur für solche Kalkstein-Sendungen, welche an Etablissements adressiert sind, die mit der Station Libnowes, resp. Nimburg Oe.N.W.B. in direkter Schienenverbindung stehen. Die von Kalk-Podol, bezw. Prachovic nach den Stationen Königstadtl und Morawan transportierten Kalksteine werden in das bedungene Minimalquantum einbezogen.
					Bodenbach St.E.G. trs.				806	688	118			
					Libochowitz				800	604	196			
					Lobositz St.E.G.				800	604	196			
					Theresienstadt und Doxan				800	584	216			
					Hrobetz				800	564	236			
					Raudnitz St.E.G.				794	564	230			
					Unter-Beřkowitz				584	520	64			
					Lužetz				688	520	168			
					Kralup St.E.G.				584	384	200			
					Swoleňowes St.E.G.				624	464	160			
					Welwarn				624	464	160			
					Bubna St.E.G.				448	414	34			
					Auwal				448	414	34			
					Böhm Brod				448	394	54			
					Sadska				488	434	54			
					Peček				448	374	74			
					Plaňan				548	514	34			
					Boschitz				608	514	94			
					Kauřim				616	514	102			
					Zásmuk				648	514	134			
					Cerhenitz (Zuckerfabrik)				448	334	114			
					Welim				408	314	94			
					Kolin St.E.G. loko				328	236	92			
					Kolin Oe.N.W.B. loko				—	236	—			
					Elbeteinitz				308	274	34			
					Přelauč				228	214	14			
					Choltitz				156	140	16			
					Pardubitz St.E.G.				288	254	34			
					Daschitz				368	334	34			
					Hohenmauth				548	514	34			
					Cerekwitz-B.-Hruschau				608	574	34			
					Mochow				608	434	174			
					Tauschim				608	434	174			
					Gutwasser				666	632	34			
					Sadova-Dohalic				636	602	34			
					Dymokur				680	596	84			
					Kopidlno				790	686	104			
					Libaň-Psinic				790	686	104			
					Ronov-Woskořinek				566	462	104			
					Rožďalovic				710	606	104			
					Unter-Bautzen				816	712	104			
					Hochwessely				744	572	172			
					Adlerkosteletz				600	490	110			
					Chlumetz				510	346	164			
					Chrast				380	260	120			
					Černožitz				506	442	64			
					Dobřenitz-Syrowatka				510	412	98			
					Daudleb				608	504	104			
					Jičin				644	514	130			
					Königgrätz				450	386	64			
					Libitz				398	264	134			
					Libnowes *)				450	276 *)	174			
					Neubydžow				546	396	150			
					Nimburg (Oe.N.W.B. loko *)				434	316 *)	118			
					Obora				582	448	134			
					Poděbrad				414	280	134			
					Předměřitz				472	408	64			
					Slatinan				320	230	90			
					Smidar				564	422	142			
					Smiřitz				498	434	64			
					Wostroměř				590	460	130			
					Žiželitz				498	324	174			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2836	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Klassen C	Wildenschwert St.E.G.	Brünn St.E.G. und Olmütz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Klasse C gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	39 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate längstens bis Ende März 1905	
			Steine der Klassen II, A, B							45 Heller				
									Heller a) / b)	Heller a) / b)	Heller a) / b)			
2837			Mauer- und Dachziegel	a) Frättingsdorf b) Neubau-Kreuzstetten	Marchegg St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif, bezw. „Anhang" zu demselben	36 / 32	33 / 30	3 / 2		Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende März 1905	
					Raasdorf				26 / 25	23 / 21	3 / 4			
					Schönfeld-Lassee				34 / 28	31 / 26	3 / 2			
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				31 / 29	28 / 24	3 / 5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2838	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Klasse II	Schönpriesen Nestomitz (Zuckerfabrik)	Prag-Hrabovka transit (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Budweis und für Budweis inkl., jedoch exkl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	101	68	33	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsrezepisse oder Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
									Heller	Heller	Heller			
2839			Zucker aller Art (exkl. Rohzucker, Traubenzucker, Stärkezucker, Candis- und Gerstenzucker)	Opočno	Prag-Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			a) 137 b) 137	a) 123 b) 100	a) 14 b) 37			
					Prag-Hrabovka transit (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Mnichovic-Stranschitz, jedoch exkl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)				a) 137 b) 137	a) 94 b) 94	a) 43 b) 43			
									Heller	Heller	Heller			
2840			Zucker der Klasse II	Ung. Ostra	Vlarapass	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			80	66	14			
				Ung. Hradisch (Zuckerfabrik)					76	62	14			
				Ung. Hradisch transit					76	62	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2841	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker der Tarif-Pos. Z—8 b	Sadska	Peček	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	31 Heller	27 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
2842			Rohzucker	Holubitz transit	Austerlitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen mit direkten, von der Aufgabsstation nach Austerlitz lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden			15 Heller	11 Heller	4 Heller		Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1905	
2843			Zucker der Klasse II	Peček	Prag-Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller 50	Heller 40	Heller 10		Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
					Prag-Hrabovka transit (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Mnichovic-Stranschitz, jedoch exkl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)				50	32	18			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2844	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art	Schönpriesen, Nestomitz (Zuckerfabrik)	Schönpriesen-Umschlag	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1904			3 Pfennige für 100 kg von der Umschlagsgebühr	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
	NB. Diese Begünstigung gilt nur für nach dem Auslande zum Export gelangende Zuckertransporte aus solchen Etablissements, die mit der Station Schönpriesen oder Nestomitz (Zuckerfabrik) in direkter Schienenverbindung stehen. Die bezüglichen Transporte müssen auf der betreffenden Schleppbahn befördert werden.													
2845			Zuckerrübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle und Zuckerrübenabfälle	Jenschowitz	Luzetz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	12 Heller	9 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	a) Bei Zuckerrüben: Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend. b) Bei Rübenschnitten, Rübenschnitzabfällen und Zuckerrübenabfällen: Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend. Obige Frachtdokumente sind längstens bis Ende März 1905 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	
				oder umgekehrt										
2846			Zuckerrübenschnitte	Grussbach-Schönau St.E.G.				Lokaltarif, bezw. „Anhang" zu demselben	Heller	Heller	Heller		Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
					Götzendorf				42	32	10			
					Grammat-Neusiedl St.E.G.				40	32	8			
					Klein-Neusiedl				50	32	18			
					Trautmannsdorf				44	32	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2817	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes	Kralup St.E.G.	Austerlitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1904	Lokaltarif und Ausnahmetarif für Petroleum etc. von Kralup St.E.G., gültig vom 1. Juni 1901		83		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze gelten in umgekehrter Richtung auch für leere, retourgehende, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer, auch eiserne, bei Einhaltung der Tarifbestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes
					Bisenz Stadt					97				
					Butschowitz					86				
					Gaya					93				
					Kunowitz					104				
					Ung.-Brod					107				
					Vlarapass St.E.G.					120				
					Wessely a. d. March					100				
					Grussbach-Schönau St.E.G.					87				
					Lieben St.E.G.					25				
										Heller				
2818		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohpetroleum, Petroleum, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes	Kolin St.E.G.	Austerlitz			Ausnahmetarif für raffiniertes Petroleum etc. von Kolin St.E.G., gültig vom 1. August 1901		60				
					Bisenz Stadt					75				
					Butschowitz					63				
					Gaya					70				
					Kunowitz					80				
					Ung.-Brod					84				
					Vlarapass St.E.G.					97				
					Wessely a. d. March					77				
					Grussbach-Schönau St.E.G.					64				
					Wien K.F.N.B. und St.E.G.					68				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2849	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes	a) Kralup St.E.G. b) Kolin Oe.N.W.B.	Gross-Meseritsch Trebitsch	Aufgabe als Frachtgut. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1904	Lokaltarife, resp. Ausnahmetarife für Petroleum	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller Gross-Meseritsch: a) 119 b) 79 Trebitsch: a) 86 b) 46		Im Kartierungswege		Die Frachtsätze gelten in umgekehrter Richtung auch für leere, retourgehende Mineralölfässer unter der Voraussetzung, dass mindestens 60 Stück Fässer pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben und die Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer entrichtet wird
2850		k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kralup St.E.G.	Wien K.F.N.B., K.F.J.B. und St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen à 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Lokaltarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Jänner 1899	Verschieden	87 Heller	Verschieden			Dieser Frachtsatz gilt in umgekehrter Richtung auch für leere, retourgehende, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer bei Einhaltung der Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für Petroleum etc. von Kralup St.E.G., gültig vom 1. Juni 1901

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										pro 100 kg				
2851	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Kolin St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für mit der Station Kolin in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sein. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif		65 Heller		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1905	
2852					Kralup St.E.G.	Die Sendungen müssen für mit der Station Kralup in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sein.				82 Heller				
2853					Pardubitz St.E.G.	Die Sendungen müssen für mit der Station Pardubitz in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sein.				56 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2854	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften. Nachweis der Ausfuhr von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen aus dem österr.-ungarischen Zollgebiet ab Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz via Schönpriesen-Umschlag, Aussig-Landungsplatz, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Dresden-Elbkai und Riesa-Elbkai oder per Bahn ab Kolin, bezw. Pardubitz via Bodenbach St.E.G., bezw. Tetschen Oe.N.W.B. und ab Kralup via Bodenbach St.E.G. in einem Gewichte, welches mindestens 75 Prozent vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif		38 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums in Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz und auf dieselbe Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate ab Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz über den Export von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen in dem in Spalte 6 bezeichneten Mindestgewichte des bezogenen Rohpetroleums über die angeführten Elbeumschlagsplätze, bezw. über Bodenbach St.E.G., resp. Tetschen Oe.N.W.B. nach dem Auslande. Die bezeichneten Dokumente sind spätestens bis Ende März 1905 in Vorlage zu bringen	Nebenstehende Frachtsätze finden ferner nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit den Stationen Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
					Kralup St.E.G.					61 Heller				
					Kolin St.E.G.					49 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Franken	Franken	Franken			
2855	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Triest	Benfeld	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen mit internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	3·86	3·46	0·40	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
					Bennweier				3·67	3·27	0·40			
					Bollweiler				3·50	3·14	0·36			
					Colmar				3·64	3·24	0·40			
					Dornach				3·42	3·02	0·40			
					Gebweiler				3·53	3·13	0·40			
					Haagen i. Baden				3·34	3·15	0·19			
					Hagenau				4·20	3·80	0·40			
					Heissenstein				3·55	3·14	0·41			
					Logelbach				3·66	3·25	0·41			
					Lützelhausen				4·04	3·61	0·43			
					Markirch				3·89	3·48	0·41			
					Masmünster				3·59	3·18	0·41			
					Mühlhausen Nord				3·46	3·07	0·39			
					Mühlhausen Wanne				3·40	3·01	0·39			
					Münster im Els.				3·75	3·34	0·41			
					Rappoltsweiler				3·71	3·31	0·40			
					Rothau				4·10	3·70	0·40			
					St. Kreuz				3·87	3·47	0·40			
					Sentheim				3·56	3·16	0·40			
					Türkheim				3·67	3·27	0·40			
					Wesserling				3·58	3·18	0·40			
2856	Südbahn-Gesellschaft		Malz	Nagy-Kanizsa	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, bezw. Anhang hierzu	148 Heller	128 Heller	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate unter Beischluss der korrespondierenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffskonnossements, bezw. der Original-Schiffsladescheine oder der von der betreffenden Schiffahrtsgesellschaft ausgestellten und mit dem Abgangsstempel versehenen Abschriften der Schiffsladescheine, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
				Velencze					180 Heller	160 Heller	20 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2857	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Triest		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes nach den in Rubrik 5 bezeichneten bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	Franken			Im Kartierungswege		
					München Z.B.				2·76	2·51	0·25			
					München O.B.				2·71	2·46	0·25			
					München S.B.				2·73	2·48	0·25			
					Rosenheim				2·40	2·15	0·25			
					Augsburg				3·08	2·83	0·25			
					Kaufbeuren				3·23	2·98	0·25			
					Ampfing				—	2·54	—			
					Regensburg				3·40	3·15	0·25			
2858	Südbahn-Gesellschaft		Torfstreu und Torfmull	Laibach S.B.	Wien (Matzleinsdorf), dann den Stationen der Strecke Hetzendorf bis Wr. Neustadt (inkl. Laxenburg), ferner nach Stationen der Strecke Inzersdorf-Pottendorf-Landegg-Wr. Neustadt der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Auflieferung eines Quantums von mindestens 1200 Tonnen zu 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. **Im Falle seitens des Absenders die Verladung in gedeckt gebauten Wagen im Frachtbriefe vorgeschrieben wird, gelangt im Sinne der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt A—VII—b, die entfallende Fracht mit einem Zuschlage von 10 Prozent zur Erhebung**	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Anhang zum Lokaltarife, Teil II, vom 1. Jänner 1903	100 Heller	90 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen **auf reklamierende Firma** als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente **längstens zwei Monate nach Ablauf** der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2859	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Thon, roh, wenn unverpackt	Wildstein (Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach)	Kapfenberg S.B. Donawitz L.V.E.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 146 140		Im Kartierungswege		
2860	Südbahn-Gesellschaft		Dolomitsand und Schotter	Reichenburg	Pettau	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für öffentliche Anlagen in Pettau bestimmt und an das dortige Stadtamt adressiert sein	vom 4. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	50 Heller	29 Heller	21 Heller	Im Kartierungswege		
2861	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Bruchmessing, Kupfer in Blechen und Drähten, Messing in Blechen und Drähten	Brixlegg	Prag (St.E.G.) Smichow (k.k.St.B.) Prag (k.k.St.B.) Bubna (St.E.G.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, b) 10.000 " " " " "	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	a) 357 Heller b) 333 " a) 351 Heller b) 327 " a) 351 Heller b) 327 " a) 361 Heller b) 337 "	a) 326 Heller b) 296 " a) 318 Heller b) 288 " a) 318 Heller b) 288 " a) 330 Heller b) 300 "	a) 31 Heller b) 37 " a) 33 Heller b) 39 " a) 33 Heller b) 39 " a) 31 Heller b) 37 "	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2862		Südbahn-Gesellschaft	Blochhölzer (Sägeklötze), auch über Wagenlänge, und sonstige Rundhölzer minderer Dimensionen, wie 2—2·5 m lange Einfriedungssäulen (10—15 cm Durchmesser), Waldlatten, Rundstangen (10—15 cm Durchmesser) mit diversen Längen		Kotor-Alsó-Domboru	Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 t während der Begünstigungsdauer in nebenstehenden Relationen, sowie im Verkehre von den Stationen: Acsád, Agfalva, Babocsa, Balaton-Szt. György, Barcs, Berzencse, Boglar, Budapest S.B., Bükk, Csáktornya, Gelse, Gola, Komárom, Komárváros, Lepsény, Lövö; Martonvasár, Moha, Molnári, Moór, Mura-Keresztur, Mura-Király, Nagy-Czenk, Nagy-Kanizsa, Nyék, Polgárdi, Promontor, Siófok, Sopron S.B., Szantod. Székesfehérvár, Szombathely, Szt. Mihály-Pacsa, Tarnok, Tétény, Vizvár, Zákány und Zala-Szt. Iván nach Kotor-Alsó-Domboru und vice versa. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. — Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Sendungen nach Kotor-Alsó-Domboru, bezw. gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate für Sendungen von Kotor-Alsó-Domboru, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Bad Radein						55				
				Bleiburg						40				
				Cilli						31				
				Ehrenhausen						26				
				Faal						25				
				Feistritz						23				
				Föderlach-Faakersee						55				
				Fridau						16				
				Gosdorf						37				
				Grafenstein						46				
				Halbenrain						46				
				Klagenfurt S.B.						49				
				Kranichsfeld-Fraheim						30				
				Kreuzdorf						63				
				Krumpendorf						50				
				Leibnitz						28				
				Marburg H.B.						30				
				Maria Rast						24				
				Markt-Tüffer						33				
				Moschganzen						21				
				Mureck						37				
				Oberdrauburg						76				
				Paternion-Feistritz						61				
				Pettau						23				
				Pöltschach						23				
				Pörtschach a. S.						52				
				Polstrau						14				
				Ponigl						27				
				Pragerhof						28				
				Prevali						37				
				Radkersburg						52				
				Reifnigg-Fresen						29				
				Saldenhofen						33				
				St. Lorenzen						27				
				Spielfeld						25				
				Spittal a. D.						65				
				Unter-Drauburg						35				
				Villach S.B.						57				
				Völkermarkt-Kühnsdorf						43				
				Weitersfeld						34				
				Windisch-Feistritz						30				
				Wuchern-Mahrenberg						31				
				oder umgekehrt						inkl. ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2863	Südbahn-Gesellschaft		Kalk, gebrannter, und Kalksteine	Payerbach-Reichenau	Wien (Matzleinsdorf)	**Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen beider Artikel während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Für Kalk bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür; für Kalksteine bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	37 Heller	30 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
2864	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Bahnverwaltungen	Calcium-Carbid	Lend-Gastein		Bei Aufgabe als Frachtgut mit direkten, nach einer ausländischen Station lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Besteht keiner	Pfennig		Im Kartierungswege		Nebenstehende Frachtsätze finden nur Anwendung auf Sendungen zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete. Seitens des Absenders ist die österreichisch-ungarische Grenzstation, über welche die Abfertigung stattfinden soll, auf dem Frachtbriefe vorzuschreiben
					Bodenbach					209				
					Dzieditz					287				
					Georgswalde-Ebersbach					214				
					Halbstadt					317				
					Liebau					298				
					Mittelwalde					284				
					Oderberg					273				
					Oświęcim					292				
					Reichenberg					234				
					Seidenberg					264				
					Tetschen					209				
					Warnsdorf					212				
					Ziegenhals					372				
										Cts.				
					Itzkany					649				
					Predeal					514				
					Verciorova					461				
					Zimony (Semlin)					429				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2865	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Tuffsteine (ausgenommen Kunsttuffsteine)	Kruft	Mähr.-Weisskirchen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 9 (Ausnahmetarif Nr. 88, Abt. II) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 1·98		Im Kartierungswege		
				Kruft	Prerau					2·03				
				Plaidt	Mähr.-Weisskirchen					1·97				
				Plaidt	Prerau					2·02				
2866	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnschwellen der Pos. H—19 d, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Basznia	a) Jičín b) Turnau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 215 b) 207		Im Kartierungswege		
				Horyniec						a) 217 b) 209				
				Krystynopol						a) 229 b) 221				
				Lubaczów						a) 213 b) 205				
				Oleszyce						a) 212 b) 204				
				Ostrów bei Sokal						a) 228 b) 220				
				Rawa ruska						a) 220 b) 212				
				Surochów						a) 208 b) 200				
				Werchrata						a) 218 b) 210				
2867	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Stearin der Pos. 8—54 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Aussig (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)	Drohobycz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) für mindestens 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. b) für mindestens 10.000 kg } Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 667 b) 617		Im Kartierungswege		
				Schreckenstein						a) 667 b) 617				
				Prag (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						a) 611 b) 584				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2868	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Flachs, gebrecht; Hanf, europäischen Ursprunges, roh (gebrochen), gehechelt, gebleicht; Werg und Abwerg, Heede und Heedeabfälle, auch in Strängen gedreht (Packelgarn), ferner Abfälle der Flachsspinnerei	Żółkiew	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900		231 Heller		Im Kartierungswege		
2869	k. k. österr. Staatsbahnen		Hornvieh, Borstenvieh, Schafe und Ziegen		Asch B.St.B.	Die Sendungen sind mit Frachtbriefen für gewöhnliche Fracht zur Aufgabe zu bringen. Der Frachtberechnung wird die am Wagen angeschriebene Bodenfläche zugrunde gelegt, auch wenn in Ermangelung der angeforderten Wagen mit geringerer Bodenfläche Wagen mit grösserer Bodenfläche gestellt werden müssen	vom 1. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz *) Abteilung I / II / III. * Frachtsätze in Heller pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Eisenbahnwagens		Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze gelten in der Abteilung I für Hornvieh; " II " Borstenvieh, Schafe und Ziegen bei Benützung von einbödigen Eisenbahnwagen; " III " " " doppelbödigen " . Hierdurch wird die Publikation in Nr. 2 dieses Blattes vom 3. Jänner 1903, unter fortlaufender Nr. 155, gegenstandslos
				Kuttenplan						163 / 170 / 205				
				Plan						181 / 190 / 235				
				Schweissing-Tschernoschin						216 / 229 / 292				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2870	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Spezialtarifes III des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Żołkiew (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	den in der Schnitt-Tafel I b des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten Stationen der deutschen Bahnen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, gültig vom 1. Februar 1899	Direkter Frachtsatz besteht nicht	Schnitt-Tafel I a*) 125 Pfennig		Im Kartierungswege		*) Zur Bildung der Gesamtfrachtsätze ist der nebenbezeichnete Schnittsatz der Schnitt-Tafel I a an die Schnittsätze der Schnitt-Tafel I b des vorstehend genannten Tarifes anzustossen
2871	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	(Stationen siehe unten)	a) Jičin B K.B. b) Jičin L.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902				Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten. Hierdurch wird die Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 130 vom 10. November 1903 unter fortl. Nr. 2445 gegenstandslos

Kronen für 10.000 kg

von	Frachtsatz a)	Frachtsatz b)	Zugestandener Frachtsatz a) und b)	Nachlass a)	Nachlass b)
Stationen der A.T.E.:					
Brüx	96·2	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	90	6 2	—
Dux	96·2		90	6·2	—
Franz Josef-Stollen	96·2		90	6·2	—
Boltschitz-Seestadtl	96·2		90	6·2	—
Karbitz	92·0		88	4·0	—
Komotau	96·2		90	6·2	—
Maria-Ratschitz	96·2		90	6·2	—
Mariaschein	93·2		89	4·2	—
Paredl	96·2		90	6·2	—
Schallan	96·2		90	6·2	—
Schönfeld	91·2		87	4·2	—
Schwaz-Kuttowitz	96·2		90	6·2	—
Settenz	96·2		90	6·2	—
Teplitz	95·2		90	5·2	—
Triebschitz	96·2		90	6·2	—
Türmitz	90·2		86	4·2	—
Ullersdorf	96·2		90	6·2	—
Stationen der k.k.St.B.:					
Bilin	96·2		90	6·2	—
Bruch	96·2		90	6·2	—
Brüx	96·2		90	6·2	—
Dux-Liptitz	96·2		90	6·2	—
Eisenberg	96·2		90	6·2	—
Komotau	96·2		90	6·2	—
Kosten	94·2		90	4·2	—
Ladowitz	96·2		90	6·2	—
Oberleutensdorf	96·2		90	6·2	—
Ossegg und Ossegg II	96·2		90	6·2	—
Ossegg-Riesenberg	96·2		90	6·2	—
Rosenthal-Graupen	93·2		89	4·2	—
Teplitz-Waldthor	94·2		90	4·2	—
Trupschitz	96·2		90	6·2	—
Wiesa-Oberleutensdorf	96·2		90	6·2	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2872	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterial, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Stockerau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn müssen an den Transporten mit mindestens 40 km langen ununterbrochenen Strecken beteiligt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Lokaltarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen, mit Ausschluss der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangsätze, sowie der im Verordnungs-Blatte publizierten ermässigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Lokalbahn Absdorf-Hippersdorf–Stockerau (Leitner & Fröhlich) als Empfängerin erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1905	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Lokalbahn Absdorf-Hippersdorf—Stockerau bestimmt sein
2873	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6, lit. c) und d) des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902	Oderberg K.F.N.B.	Marchegg K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	135 Heller	122 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2874	**Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Stärkezuckersyrup und Kukuruzsyrup	Maros-Vásárhely	**Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. und Schimitz**	**Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Bei Inanspruchnahme des Frachtsatzes ad b) obliegt das Abladen der Sendungen den Parteien**	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	**Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1**	**Verschieden**	**ad a) 415 Heller ad b) 344 Heller**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
2875	**Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	**Artikel des Ausnahmetarifes 34 (Braunkohlen), des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif, Teil II, Heft 1**	**Beutersitz**	Znaim Oe.N.W.B.	**Einhaltung der für den Ausnahmetarif 34 geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Dezember 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1**	**Besteht kein direkter Satz**	**126 Pfennig**		**Im Kartierungswege**		
2876	**Oesterr. ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	**Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.** Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 wird die Station Mochbern in den Tarif für die eilgutmässige Beförderung von Pferden, Hornvieh und Borstenvieh in Wagenladungen vom 1. April 1895 aufgenommen. Die zur Anwendung gelangenden Frachtsätze sind die gleichen wie für Breslau-Viehhof im Nachtrage II des angeführten Tarifes, jedoch unter Wegfall der Ueberfuhrsgebühren.											

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2877	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Bahnen	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.** Der im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. Jänner 1904 laut Ausnahmetarif 3 für Zucker aller Art für den Verkehr von Aussig, Nestomitz Zuckerfabrik und Schönpriesen nach Laube enthaltene Frachtsatz von 11 Pfennig für 100 kg findet bei Aufgabe von 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief auch auf solche Rohzuckersendungen im Rückvergütungswege Anwendung, welche nach erfolgter Einlagerung in Tetschen oder Bodenbach von da über Nestersitz-Pömmerle nach einer Zuckerraffinerie in Aussig, Nestomitz oder Schönpriesen zurückbefördert werden. Dieses Zugeständnis gilt bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904. Die Liquidierung der Frachtdifferenz erfolgt gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate bis spätestens 30. April 1905.											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
100	Nr. 136 vom 24. November 1903	2631	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Petroleum etc.	Zagórzany	Eggenfelden Erding etc.	In der 7. Rubrik soll es heissen: „vom 1. Dezember 1903" etc.	
101	Nr. 133 vom 17. November 1903	2541	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Federn aller Art (Bettfedern) und Federbetten	Dotzheim	den im Ausnahmetarife Nr. 7 des in der 8. Rubrik angeführten Tarifes genannten deutschen Stationen	Der Text der Rubrik 5 „nach" soll richtig lauten: „den im Ausnahmetarife Nr. 7 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes genannten ungarischen Stationen"	
	Nr. 136 vom 24. November 1903	2630	K. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Chromsaures Kali und chromsaures Natron	Hrastnigg	Bludenz Bregenz etc.	Oberhald der Frachtsätze ist einzustellen: „Heller"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 139. Wien, 1. Dezember 1903. XVI. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Bezüglich der Bauten auf Eisenbahngrundstücken kann in Niederösterreich das Recht der Baulinien- und Niveaubestimmung seitens der Gemeinde nicht in Anspruch genommen werden.

2. Zur Sistierung von Bauführungen auf Eisenbahngrundstücken sind die autonomen Baubehörden nicht kompetent; hierzu ist nur das Eisenbahnministerium berechtigt. (Niederösterreich.)

(Erkenntnis vom 7. Mai 1901, Z. 3573.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Gemeinde Liesing contra Ministerium des Innern und Südbahn-Gesellschaft als mitbelangte Partei puncto Bausistierung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Der Gemeindevorsteher der Gemeinde Liesing sistierte die Wiederherstellung einer schadhaft gewordenen, unbestritten auf Eisenbahngrund gelegenen Einfriedung nächst dem Wächterhause Nr. 24 der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, welche Einfriedung an der Bezirksstrasse Liesing—Mauer angebracht war.

Ueber eine diesbezüglich an das Bürgermeisteramt gerichtete Anfrage verwies dieses auf § 16 niederösterr. Bauord. vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 36.

Ueber die dagegen erhobene Beschwerde behob die Bezirkshauptmannschaft Hietzing-Umgebung sowohl die Verfügung des Gemeindevorstehers, als auch den Bescheid des Bürgermeisteramtes als gesetzwidrig wegen Ueberschreitung des Wirkungskreises der Gemeinde.

Diese Verfügung wurde im Instanzenzuge von der niederösterr. Statthalterei und mit der vorliegend angefochtenen Entscheidung des Ministeriums des Innern bestätigt.

Die Entscheidungen der Administrativbehörden stützen sich darauf, dass gemäss § 35 niederösterr. Bauord. Bauführungen auf Eisenbahngrundstücken von den Bestimmungen der niederösterreichischen Bauordnung ausgenommen und den diesfalls bestehenden besonderen Vorschriften unterworfen seien, wonach die Baubehörde für Bauführungen auf Eisenbahngrundstücken das Eisenbahnministerium sei (Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, bezw. Eisenbahn-Konzessionsgesetz vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238), und darauf, dass zur Sistierung derartiger Bauten, welche gemäss § 35 niederösterr. Bauord. dem Kompetenzkreise der Lokalbehörden entrückt sind, nicht der Gemeindevorsteher berufen sei, welchem gemäss Handelsministerialerlass vom 1. Juli 1883, Nr. 21.963, bloss die Pflicht zur Anzeige an die Bezirkshauptmannschaft, bezw. an die Landesbehörde obliege.

Gegen die Entscheidung des Ministeriums des Innern hat h. g. die Gemeinde Liesing die Beschwerde überreicht. In dieser wird zugegeben, dass die Gemeindebehörden zur Erteilung des Konsenses bei Bauten auf Eisenbahngrundstücken nicht berufen seien, jedoch behauptet, dass durch das Recht der Staatsbehörden das im § 109 niederösterr. Bauord. statuierte Recht des Gemeindevorstandes, einen Bau dann zu sistieren, wenn eine rechtskräftige Baubewilligung nicht vorliegt oder wenn die Bau- und Niveaulinie nicht eingehalten wurde, nicht tangiert werde.

In der Gegenschrift der Südbahn-Gesellschaft wird die Legitimation der Gemeinde Liesing zur h. g. Beschwerdeführung bestritten, weil die Gemeinde nach der Bestimmung des § 119 niederösterr. Bauord. Baubehörde erster Instanz sei, und als solche ein Rekursrecht gegen Entscheidungen der höheren Instanzen und auch ein Beschwerderecht vor dem Verwaltungsgerichtshofe nicht habe.

Dieser Einwendung gegenüber ist hervorzuheben, dass gemäss § 119 der Gemeindevorsteher die Bestimmungen der Bauordnung zu handhaben und in allen Bauangelegenheiten, mit Ausnahme jener Fälle, welche ausdrücklich der Kompetenz anderer Behörden vorbehalten sind, in erster Instanz zu entscheiden hat.

Durch diese Bestimmung ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass die Gemeinde in die Lage kommen kann, bei Verfügungen, welche sie als Baubehörde getroffen hat, den höheren Instanzen gegenüber auch als Partei zu erscheinen, welche zur Wahrung ihrer rechtlichen Interessen berechtigt und berufen ist, da ja Verfügungen, welche in Handhabung der Bauordnung getroffen werden, häufig auch Rückwirkungen auf diese Interessen zu üben geeignet sind, wie dies hinsichtlich der Baulinien- und Niveaubestimmung gewiss der Fall ist.

Die Bauordnung bestimmt denn auch im § 24, dass der Baukommission zwei Mitglieder der Gemeindevertretung beizuziehen sind.

In dem vorliegenden Falle kommt aber noch in Betracht, dass die entscheidenden Administrativbehörden der Gemeinde die Kompetenz zum Einschreiten abgesprochen und so die Gemeinde in die Rolle einer Partei einerseits in Anbetracht der Wahrung ihres autonomen Wirkungskreises, anderseits in Vertretung ihrer materiell-rechtlichen Interessen versetzt haben.

Demgemäss hat der Verwaltungsgerichtshof die Legitimation der Gemeinde zur h. g. Beschwerdeführung anerkannt.

In der Sache selbst hat der Verwaltungsgerichtshof folgendes erwogen: Die Gemeinde erblickt in der angefochtenen Entscheidung eine Verletzung des den autonomen Behörden durch § 109 niederösterr. Bauord. eingeräumten Rechtes und erachtet demnach die Entscheidung für gesetzwidrig, zum mindesten aber auf einem mangelhaften Verfahren beruhend, weil nicht festgestellt worden sei, ob die Südbahn-Gesellschaft vom Eisenbahnministerium die Baubewilligung erhalten habe, und ob die Bau- und Niveaulinie eingehalten worden sei.

Bei Entscheidung der Streitsache handelt es sich einzig um die Frage, ob der Gemeindevorsteher berechtigt war, auf Grund des § 109 die fragliche Bauführung zu sistieren.

Von diesem Gesichtspunkte aus war es für die entscheidenden Behörden gleichgültig, ob die Südbahn-Gesellschaft bereits eine Baubewilligung erlangt, und ob dieselbe die Bau- und Niveaulinie eingehalten hat. Demnach kann in der Unterlassung einer Feststellung dieser Umstände ein wesentlicher Mangel des Verfahrens nicht erblickt werden.

Was die behauptete Gesetzwidrigkeit anbelangt, so steht ausser Streit, dass die fragliche Bauführung, wenn dieselbe unter § 16 niederösterr. Bauord. zu subsumieren ist und daher einer Baubewilligung bedarf, in Gemässheit des § 35 niederösterr. Bauord. und der Bestimmungen der §§ 18, 19 und 25 Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, bezw. in Gemässheit der Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, hinsichtlich der Baubewilligung in die Kompetenz des Eisenbahnministeriums fällt.

Nun bestimmt der § 109 niederösterr. Bauord., dass der Gemeindevorsteher bei allen Privatbauführungen darüber zu wachen hat:

a) dass kein Bau vor rechtskräftiger Bewilligung geführt;

b) dass die Bau- und Niveaulinie eingehalten werde u. s. w.

Ferner hat gemäss Abs. 2, § 109 der Gemeindevorsteher, wenn er Abweichungen in diesen Beziehungen wahrnimmt, die Fortsetzung der Arbeiten zu untersagen.

Es ergibt sich nun die Frage, ob diese Befugnisse, bezw. Pflichten des Gemeindevorstehers auch dann bestehen, wenn es sich um eine Bauführung handelt, welche in die Kompetenz der staatlichen Behörden fällt.

Hier ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der § 35 eine Bestimmung, wie sie der § 29 im Schlussabsatze für die dort bezeichneten Bauten aufstellt, und wonach der Wirkungskreis der Gemeinde rücksichtlich der Bestimmung der Baulinie und des Niveaus auch bei den in diesem letzteren Paragraphen bezeichneten Bauten aufrecht bleibt, nicht enthält. Es kann daher bezüglich der Bauten auf Eisenbahngrundstücken seitens der Gemeinde das Recht der Baulinienbestimmung überhaupt nicht in Anspruch genommen werden. Sie erscheint in dieser Richtung lediglich als Partei, und zwar insbesondere dann, wenn — wie die Gemeinde im Administrativverfahren behauptet hat — die Baulinie und das Niveau durch einen Generalregulierungsplan festgestellt sind.

Schon aus dieser Erwägung ergibt sich, dass die im § 109 aufgestellten Befugnisse und Pflichten des Gemeindevorstehers nicht allgemein für alle Bauten gelten, sondern, wie sie überhaupt auf Privatbauführungen eingeschränkt sind, insbesondere auch dann ausgeschlossen sind, wenn es sich um Bauführungen handelt, bezüglich deren das Eisenbahnministerium kompetent ist.

Noch deutlicher wird dies aber, wenn man ins Auge fasst, dass gemäss § 109 der Gemeindevorsteher nebst den bereits angeführten, unter lit. a) und b) bezeichneten Befugnissen bei Bauführungen auch darüber zu wachen hat,

c) dass der genehmigte Bauplan genau befolgt;

d) dass die Bauführung an keine dazu nicht berechtigte Person übertragen und

e) dass zum Baue nur gutes, dauerhaftes Material verwendet werde.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass nur die Baubehörde berechtigt sein kann, sich dieser unter lit. c), d) und e) angeführten Befugnisse gegenüber den Bauführern zu bedienen.

Wenn also das Ministerium des Innern die Verfügungen des Gemeindevorstehers wegen Inkompetenz behoben hat, so geschah dies im vollen Einklange mit den gesetzlichen Bestimmungen.

[Cf. Budwińskis Sammlung, XXV. Jahrg., 1901, Administrativrechtlicher Teil, Nr. 308.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 247. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. November wurde die Regierungsvorlage eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung der Geldmittel zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In der 248. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. November richteten die Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die hygienischen Verhältnisse in den Personalkasernen der k. k. Staatsbahnen im Bereiche der Staatsbahn-Direktion Wien.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Genehmigung der Detailpläne für die provisorische Einbindung des Geleises der Linie Konz.-Nr. 77 in das Geleise der Linie Wien—Wiener Neudorf der Wiener Lokalbahnen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. November die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien und von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen mitunterfertigten Pläne, betreffend die provisorische Einbindung des Geleises der Linie Nr. 77 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58 (Breitenfurterstrasse) der Wiener städtischen Strassenbahnen in das Geleise der Linie Wien—Wiener Neudorf der Wiener Lokalbahnen, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 46.427.]

Prager elektrische Strassenbahnen. (Zweigeleisige Verbindungslinie von der Bolzanogasse durch die Mariengasse bis zur Hybernergasse: Ergebnis der politischen Begehung; Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Oktober den von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilten Bericht über das anstandslose Ergebnis der am 16. Oktober durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projektes einer zweigeleisigen Verbindungslinie von der Bolzanogasse durch die Mariengasse bis zur Hybernergasse (zwischen der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 37 konzessionierten Linie „Museum—Parkstrasse—Wolschaner Friedhof“ und der mit der Kundmachung vom 10. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 90, konzessionierten Linie Nr. 6 „Kleinseitner Ring—Kreuzherren Platz—Žižkow“) der normalspurigen, mit elektrischer Kraft betriebenen Kleinbahnlinien im Gebiete der kgl. Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden zur Kenntnis genommen und im Sinne der gutgeheissenen Kommissionsanträge den Baukonsens für das oberwähnte Verbindungsgeleise erteilt. [E.-M.-Z. 47 093.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Mariazell-Gusswerk. (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. November über das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank behufs Vornahme der Trassenrevision vorgelegte generelle Projekt für eine Fortsetzung der von dem vorgenannten Verwaltungsrate projektierten schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a.d.Pielach-Mariazell nach Gusswerk die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für das gegenständliche Projekt ehetunlichst die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 38.317.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Zwickau-Gabel. (Detailprojektsvorlage: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag vorgelegten Detailprojektes für die normalspurige Lokalbahn von der Station Zwickau der gesellschaftlichen Linie Röhrsdorf—Zwickau i. B. zur Station Deutsch-Gabel der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft die Vornahme der Trassenrevision, Stationskommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen in der Zeit vom 16. bis einschliesslich 22. Dezember 1903 anberaumt. Die angeordnete Trassenrevision erstreckt sich nur auf die Teilstrecke von km 0·6/7 bis km 4·01. [E.-M.-Z. 52.341.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Marburg-Wies. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. Oktober auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Graz mitgeteilten Ergebnisses der am 19. und 20. Juni 1903 durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich des generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Marburg (Hauptbahnhof) der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft nach Wies zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Graz-Köflacher Eisenbahn die projektierte Trassenführung dieser Bahnlinie nach Massgabe der im allgemeinen gutgeheissenen Kommissionsanträge mit gewissen Bemerkungen als Grundlage für die eventuelle weitere Verfolgung des gegenständlichen Bahnprojektes prinzipiell genehmigt. [E.-M.-Z. 31.140.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Tscheitsch-Steinitz. (Vorlage des Detailprojektes: Anberaumung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding in Vorlage gebrachten Detailprojektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Tscheitsch der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding über Klobouk nach Steinitz die Vornahme der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung in der Zeit vom 10. bis einschliesslich 22. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 51.749.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes.) Auf Grund des mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 festgestellten Bau- und Investitionsprogrammes war für die Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der k. k. Staatsbahnen für das Jahr 1902 ein Kredit von K 14,706.000 vorgesehen, zu dessen Lasten Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln und Ergänzungen derselben im Kostenbetrage von rund K 14,703.297 veranlasst wurden. Von diesem Betrage entfallen: auf Neubeschaffungen, und zwar auf 86 Lokomotiven und 32 Tender (K 5,842.386), 100 Personenwagen (K 1,876.355), 49 Dienst- und 1176 Güterwagen (Kronen 5,145.328), zusammen K 12,864.069; auf die als Ersatz für kassierte Fahrbetriebsmittel bestellten neuen Fahrbetriebsmittel, und zwar an Wertvermehrung für 15 Lokomotiven und 15 Tender (K 638.392), für 4 Personenwagen (K 20.271) und für 187 Güterwagen (K 430.918), zusammen K 1,089.581; endlich auf die Kredite, welche den Staatsbahn-Direktionen für Einrichtung von Fahrbetriebsmitteln mit der automatischen Vakuumbremse und für andere Ergänzungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln zur Verfügung gestellt wurden, K 749.647.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 21. Oktober der Firma Losoncz-vidéki érdekü vasut részvény-társaság (Aktiengesellschaft der Losonczer Regional-Lokalbahnen) in Budapest für:

a) eine von der Station Rimabánya der Lokalbahn Feled-Rimabánya-Tiszolcz der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese in der zukünftigen Station Kokova mit der projektierten Lokalbahn Kokova-Poltár und durch deren Vermittlung mit der als Sackbahn endigenden Linie Losoncz—Poltár der Nógráder Komitats-Lokalbahnen verbindende Linie;

b) eine gleichfalls von der Station Rimabánya aus die Linia a) in der Station Nyustya-Likér mit der Linie Feled—Nyustya-Likér—Tiszolcz verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 21. Oktober dem Grafen Emerich Zay, der Bankhausfirma Johann Baptist Eberwein und der Firma Magyar helyi érdekü vasut részvény-társaság (Ungarische Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft in Budapest) für:

a) eine von der Station Tőke-Terebes-Gálszécz der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese in der Endstation Bártfa (Bartfeld) mit der Lokalbahn Eperjes-Bártfa-Orló (Flügelbahn der Hauptlinie Kassa [Kaschau]—Abos—Eperjes—Orló (—Tarnów) verbindende;

b) eine von der projektierten Station Hannusfalva der Linie a) abzweigende und diese in der Station Kapi, eventuell in der nächstgelegenen Station Alsó-Sebes gleichfalls mit der Lokalbahn Eperjes—Alsó-Sebes—Kapi—Bártfa verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 22. Oktober der Firma Hermann und Ignaz Pallós und Konsorten in Budapest für eine von der Endstation Poltár der Linie Losoncz—Poltár der Losonczer Regional-Lokalbahnen abzweigende und bis Fazekas-Zsaluzsány führende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 29. Oktober dem Advokaten Dr. Michael Hajos und Konsorten für:

a) eine von der Station Alsó-Lendva der Lokalbahnlinie Kis-Czell—Alsó-Lendva—Csáktornya der Transdanubischen (Westungarischen) Lokalbahnen abzweigende, bis zur Station Nagy-Kanizsa der Südbahn-Gesellschaft führende Linie;
b) eine die Linie a) in südöstlich radialer Richtung im Bereiche des Komitates Somogy mit der Hauptlinie Budapest—Uj-Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Sachsen. (Konzessionierung der auf sächsischem Staatsgebiete gelegenen Teilstrecke Adorf—Landesgrenze der Eisenbahn von Adorf nach Rossbach.) Der Aktiengesellschaft Lokalbahn Asch-Rossbach in Wien wurde seitens der kgl. sächsischen Regierung mit Dekret vom 18. August 1903 (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen, 20. Stück, Nr. 61) die Konzession zum Baue einer normalspurigen Eisenbahn von Adorf nach Rossbach in Böhmen für die auf kgl. sächsischem Staatsgebiete gelegene Teilstrecke Adorf—Landesgrenze unter nachfolgenden Bedingungen erteilt:

§ 1. Die Teilstrecke Adorf—Landesgrenze ist längstens binnen zwei Jahren vom Tage der Wirksamkeit der Konzessionsurkunde an (§ 17) zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Andernfalls erlischt die erteilte Konzession.

§ 2. Die Leitung des Baues der genannten Strecke darf nur solchen Technikern übertragen werden, welche das kgl. sächsische Finanzministerium als hierzu geeignet bestätigt hat.

Die Ausführung des Baues steht unter der Oberaufsicht und Kontrolle eines von demselben Ministerium ernannten Kommissärs. Die Gesellschaft ist verbunden, den in Ausübung dieses Aufsichtsrechtes gegebenen Anordnungen des Kommissärs Folge zu leisten.

Der Bau hat nach den für die Nebeneisenbahnen Deutschlands jeweils geltenden Bestimmungen zu erfolgen.

§ 3. Die Steigungsverhältnisse und Krümmungshalbmesser, die Konstruktion des Oberbaues, die Transportmittel und das Signalwesen, die Keuzungen mit Strassen und Wagen, sowie die Regulierung von Wasserläufen, die Anlage und Einrichtung der Stationen und Haltepunkte und die Projektierung der Hoch- und Kunstbauten bedürfen besonderer Genehmigung der kgl. sächsischen Staatsregierung. Auch kann letztere die Anlegung neuer Stationen und Haltepunkte im Interesse der öffentlichen Verkehres anordnen.

Die Signaleinrichtungen sollen im allgemeinen mit denjenigen Einrichtungen übereinstimmen, die in dieser Beziehung für die auf österreichischem Gebiete gelegene Strecke genehmigt werden.

§ 4. Der Baurechnung ist das für die sächsischen Staatseisenbahnen geltende Buchungsformular zugrunde zu legen.

§ 5. Erfordert die polizeiliche Beaufsichtigung der Eisenbahnarbeiter die Anstellung von Hilfsgendarmen während der Bauzeit, so ist der hierdurch entstehende ausserordentliche Aufwand von der Gesellschaft zu ersetzen.

Letztere ist auch verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass hinsichtlich der beim Baue der Strecke Adorf—Landesgrenze beschäftigten Arbeiter den allgemein für das Deutsche Reich gültigen Vorschriften über Unfall- und Krankenversicherung, sowie den Bestimmungen über Invalidenversicherung entprochen wird.

§ 6. Wenn infolge des Baues der genannten Strecke zum Zwecke der Verbindung der einzelnen Stationen mit den nächstgelegenen Orten oder Strassen die Anlegung neuer oder der Umbau und die grundhaftere Herstellung schon vorhandener Wege und Strassen nach strassenpolizeilichem Ermessen sich nötig macht, so fällt der dadurch entstehende Bau- und Unterhaltungsaufwand der Eisenbahngesellschaft zur Last, insoweit nicht nach Beschaffenheit der Umstände die betreffenden Flurgemeinden oder sonstigen Wegebaupflichtigen mit Beiträgen heranzuziehen sind. Die Entscheidung hierüber steht der kgl. sächsischen Staatsregierung zu und erfolgt nach dem beim Baue sächsischer fiskalischer Bahnen untergeordneter Bedeutung üblichen Grundsätzen.

§ 7. Zum Zwecke der Erwerbung der zur Anlage der Teilstrecke Adorf—Landesgrenze erforderlichen Grundstücke soll der Eisenbahngesellschaft das Enteignungsrecht nach den im Königreiche Sachsen jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen erteilt werden.

§ 8. Der Betrieb der in Rede stehenden Teilstrecke wird während der ganzen Konzessionsdauer von der k. k. österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung auf Rechnung der Gesellschaft in Gemässheit der Bestimmungen des Staatsvertrages vom 27. November 1898, des dazu gehörigen Schlussprotokolles, sowie der sonstigen zwischen den beiderseitigen Regierungen oder Staatseisenbahn-Verwaltungen getroffenen oder etwa noch zu treffenden Vereinbarungen geführt.

§ 9. Wenn im öffentlichen Interesse Störungen oder Unterbrechungen des Betriebes eintreten oder verfügt werden, so wird hierdurch ein Entschädigungsanspruch der Gesellschaft nicht begründet. Auch für Kriegsbeschädigungen und Zerstörungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesverteidigung veranlasst werden, kann die Gesellschaft vom sächsischen Staate oder vom Deutschen Reiche einen Ersatz nicht beanspruchen.

§ 10. Wegen aller Ansprüche, welche wegen des Baues und Betriebes der Strecke Adorf—Landesgrenze von Dritten mit Erfolg gegen den kgl. sächsischen Staatsfiskus erhoben werden sollten, hat die Gesellschaft den letzleren schadlos zu halten.

§ 11. Die Eisenbahn Adorf-Rossbach ist in Adorf mit den daselbst anschliessenden kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in angemessene, den Uebergang der Betriebsmittel gestattende Schienenverbindung zu setzen.

§ 12. Der Betriebswechsel findet auf dem Bahnhofe Adorf statt. Ueber die Bedingungen der Mitbenützung dieses Bahnhofes durch die Gesellschaft, insbesondere über die der kgl. sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung hierfür zu leistenden Vergütungen sind in Gemässheit der Bestimmgen in Art. IX des Staatsvertrages vom 27. November 1898 die erforderlichen Vereinbarungen zwischen den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen unter Vorbehalt der Genehmigung der beiderseitigen Regierungen zu treffen.

Beim Mangel eines Einverständnisses, auch hinsichtlich der Notwendigkeit etwaiger späterer Ergänzungs- und Erweiterungsbauten werden die nötigen Anordnungen von der kgl. sächsischen Staatsregierung im Einverständnisse mit der k. k. österreichischen Staatsregierung erlassen. Diese Anordnungen sind für die Eisenbahngesellschaft in gleicher Weise bindend wie für die kgl. sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung.

Die der Gesellschaft nach Art. XI, Abs. 4, des obengenannten Staatsvertrages obliegende Erstattung der Kapitalszahlung für die der Lokalbahn Rossbach-Adorf zur ausschliesslichen Benützung zu überlassenden Teile des Bahnhofes Adorf bleibt so lange ausgesetzt, als die Gesellschaft es vorziehen sollte, den Aufwand für die gedachten Anlagen mit 4 Prozent jährlich zu verzinsen.

Bis zu dem von der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung geplanten Umbau des Bahnhofes Adorf werden für die Lokalbahn provisorische Anlagen in diesem Bahnhofe in Gemässheit der zwischen den beiden Eisenbahn-Verwaltungen getroffenen und noch zu treffenden Vereinbarungen auf Kosten der Lokalbahn von der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung hergestellt. Auf die Erstattung dieses Kostenaufwandes finden die Bestimmungen des dritten Absatzes dieses Paragraphen entsprechende Anwendung.

§ 13. Der Eisenbahngesellschaft liegt es ob, auf der im österreichischen Staatsgebiete zu errichtenden Grenzstation Rossbach in Gemässheit des Protokolles, ddo. Rossbach am 28. Oktober 1898, die für die Zwecke der sächsischen Polizei- und Zollverwaltung erforderlichen Diensträume u. s. w. ingleichen auch die von den Beamten der genannten Verwaltung benötigten diesen zu überweisenden Wohnungen zu beschaffen oder für die Ueberweisung von angemessenen derartigen Mietwohnungen Sorge zu tragen.

Vorläufig sollen besondere Herstellungen für Zwecke der sächsischen Grenz- und Veterinärpolizei auf der Station Rossbach nicht beansprucht werden.

Die zu den gedachten Zwecken erforderlichen baulichen Anlagen sind von der Gesellschaft herzustellen und zu unterhalten. Es werden ihr jedoch die wirklich aufgewendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagekosten von der k. k. österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung durch eine jährliche, auf Grund der Verzinsung des Anlagekapitales berechnete Vergütung erstattet. Der Zinsfuss wird hierbei zunächst mit 4 Prozent auf fünf Jahre vom Tage der Ingebrauchnahme der betreffenden Räumlichkeiten festgesetzt; er unterliegt einer Revision von fünf zu fünf Jahren. Als Anlagekapital sind nur die wirklich auf-

gewendeten Kosten ohne Einrechnung etwaiger Kosten der Geldbeschaffung und etwaiger Kursverluste zu verstehen.

Ebenso wird der Eisenbahngesellschaft auch der durch die Unterhaltung jener Objekte erwachsende Aufwand von der k. k. österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung, solange diese den Betrieb auf der sächsischen Anschlussstrecke führt, erstattet.

Dagegen fliesst der letzteren Verwaltung derjenige Mietsabzug zu, welchen die betreffenden Beamten im Falle der Beistellung von Wohnungen nach den Bestimmungen des Heimatlandes zu erleiden haben.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen finden auch auf etwa notwendig werdende Ergänzungs- und Erweiterungsbauten Anwendung.

§ 14. Die kgl. sächsische Staatsregierung wird den Betrieb auf der Teilstrecke Adorf—Landesgrenze mit keinen anderen oder höheren Abgaben belegen als solchen, welche den unter gleichen Verhältnissen stattfindenden Bahnbetrieb auf sächsischem Gebiete im allgemeinen treffen. Eine Pauschalierung der Abgaben bleibt vorbehalten. In diesem Falle sind die zu zahlenden Pauschalbeträge aller drei Jahre neu zu bestimmen.

§ 15. Die Verpflichtungen der Gesellschaft gegenüber der Reichs-Post- und Reichs-Telegraphenverwaltung richten sich nach den in dieser Beziehung für das Deutsche Reich allgemein geltenden Bestimmungen und den etwa zu treffenden besonderen Vereinbarungen.

§ 16. Die Genehmigung der kgl. sächsischen Staatsregierung ist erforderlich zu jeder Aenderung des Gesellschaftsstatutes, insbesondere auch für den Fall, dass die Gesellschaft beschliessen sollte, die Bahn zu verkaufen oder sie mit einem anderen Unternehmen zu vereinigen, oder sich aufzulösen.

Für den Fall des Ankaufes der Bahn durch die k. k. österreichische Regierung (§ 19) findet die vorstehende Bestimmung keine Anwendung.

§ 17. Die der Lokalbahngesellschaft erteilte Konzession beginnt gleichzeitig mit der Wirksamkeit der von der k. k. österreichischen Regierung der Lokalbahngesellschaft für die auf österreichischem Gebiete gelegene Anschlussstrecke Rossbach—Landesgrenze erteilten Konzession und erlischt nach Ablauf von 90 Jahren, von jenem Tage der Rechtswirksamkeit der Konzessionsurkunde an gerechnet.

Mit diesem Zeitpunkte, das ist mit Ablauf der vorerwähnten 90 Jahre, geht die gesamte Bahnanlage der Linie Adorf—Rossbach, soweit sie auf sächsischem Staatsgebiete liegt, mit Ausnahme der Betriebsmittel ohne Entschädigung in das Eigentum des sächsischen Staatsfiskus über.

Der kgl. sächsischen Staatsregierung bleibt jedoch das Recht vorbehalten, die bezeichnete Bahnanlage auch innerhalb der Konzessionsdauer einzulösen. In diesem Falle wird der Gesellschaft als Entschädigung das für die Herstellung dieser Anlage nachweisbar aufgewendete Nominal-Anlagekapital erstattet. Hierbei dürfen in diesem Nominal-Anlagekapitale keine höheren Geldbeschaffungskosten enthalten sein, als bei der Begebung von seitens des Staates ausgegebenen oder garantierten Schuldverschreibungen im Zeitpunkte der Sicherstellung erwachsen.

Die kgl. sächsische Staatsregierung wird der Gesellschaft die beabsichtigte Einlösung ein Jahr vorher ankündigen.

Ueber die Betriebsführung auf der Strecke Adorf—Landesgrenze im Falle der Einlösung bleibt spätere Bestimmung vorbehalten.

§ 18. Für den Fall, dass die Bahnlinie Adorf—Rossbach in der Richtung gegen Hof zum Anschlusse an das bayerische Eisenbahnnetz fortgesetzt werden sollte, ist der kgl. sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung nach deren Wahl entweder das Eigentum dieser ganzen Bahnlinie gegen Ersatz des für die Herstellung derselben nachweisbar aufgewendeten Nominal-Anlagekapitales oder aber die Betriebsführung der Linie ohne Aenderung des Eigentumsverhältnisses zu überlassen.

Für die Berechnung des Nominal-Anlagekapitales kommt auch in diesem Falle die bezügliche Bestimmung des vorigen Paragraphen zur Anwendung.

Für den Fall der Betriebsübernahme bleibt seinerzeitige Vereinbarung über die näheren Bedingungen derselben, insbesondere wegen des hierfür zu leistenden Entgeltes vorbehalten.

§ 19. Der k. k. österreichischen Regierung ist das Recht vorbehalten, falls sie die auf österreichischem Gebiete gelegene Teilstrecke der Linie Adorf—Rossbach innerhalb der festgesetzten Konzessionsdauer einlösen sollte, auch rücksichtlich der auf sächsischem Gebiete gelegenen Teilstrecke in die Rechte und Verbindlichkeiten des Konzessionärs, als Rechtsnachfolger einzutreten, dafern und solange nicht die kgl. sächsische Regierung das ihr konzessionsmässig vorbehaltene Einlösungsrecht geltend machen sollte.

§ 20. Alle hierher zu beziehenden Bestimmungen des mehrfach erwähnten Staatsvertrages vom 27. November 1898 haben, auch insoweit sie in diese Konzessionsurkunde nicht ausdrücklich mit aufgenommen worden sind, für die Gesellschaft in gleicher Weise wie für die beiderseitigen Regierungen verbindliche Kraft.

Verschiedene Mitteilungen.

Rückzahlungen.

Ab 1. Dezember:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1888.
Niederösterreichische Waldviertelbahn. 4 proz. Prioritäten I. Em.
Unterkrainer Bahnen. 4 proz. Prioritäten.

Ab 31. Dezember:

Kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria“. $4^1/_2$ proz. Prioritäten.
Böhmische Nordbahn. $3^1/_2$ proz. Prioritäten Em. 1903.
Boldvatalbahn. Prioritätsaktien.
Lokalbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Leta. Prioritätsaktien.
Lokalbahn Debreczen-Hajdunanas. Prioritätsaktien.
Oesterr. Lloyd. Goldprioritäten.
Neue Bukowinaer Lokalbahnen. Prioritätsaktien.
Lokalbahn Ruma-Vrdnik. Prioritätsaktien.
Ungarische Levante-Seeschiffahrts-Gesellschaft. $4^1/_2$ proz. Prioritätsobligationen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Dezember:

Landeskulturbank für Mähren. 4 proz. Eisenbahn-Obligationen. Für je K 100 Kapital K 2·—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1888. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Oesterr. Nordwestbahn. 5 proz. Prioritäten lit. C v. J. 1874, Mk. 14·965; $3^1/_2$ proz. Prioritäten lit. C v. J. 1874, konvertierte, Mk. 10·465; $3^1/_2$ proz. Prioritäten lit. C v. J. 1903. Für je Mk. 200 Kapital K 3·50.
Unterkrainer Bahnen. 4 proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Niederösterreichische Waldviertelbahn. 4 proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft. 4 proz. Prioritäten, Frcs. 10·—.

Ab 31. Dezember:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. $3^1/_2$ proz. Prioritäten. Für je Mk. 300 Kapital Mk. 5·25.
Böhmische Nordbahn. 4 proz. Goldprioritäten. Für je Mk. 300 Kapital Mk. 6·—.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik, vormals G. Sigl in Wr.-Neustadt. Die am 9. November 1903 stattgehabte ordentliche Generalversammlung hat den Beschluss gefasst, die gegenwärtig im Umlaufe befindlichen Couponsbogen (Coupon Nr. 28 bis inkl. 40 und Talon) einzuziehen und neue Couponsbogen zu den in Umlauf befindlichen gesellschaftlichen Aktien hinauszugeben. Die Besitzer der Aktien werden eingeladen, behufs Behebung der zur Verteilung gelangenden Dividende pro 1902/03 und der zur Ausgabe gelangenden neuen Couponsbogen (Coupon Nr. 29 pro 1903/04 bis inkl. 53 pro 1927/28 nebst Talon) ihre Aktien nebst inliegenden Coupons und Talons vom 12. November 1903 ab zu hinterlegen.

Generalversammlungen.

7. Dezember. (Lemberg.) Erste galizische Waggon- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Sanok.

Dividenden.

Wr.-Neustädter Lokomotivfabrik, vorm. G. Sigl. Ab 12. November K 16·—.

Liste von Spediteuren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Prolongation der Gültigkeitsdauer der für die Station Pilsen-Skodawerke bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife 22 A und C (Papier).

Die mit Gültigkeit vom 15. September bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903 für die Station Pilsen-Skodawerke im Publikationswege eingeführten Kartierungsfrachtsätze der Ausnahmetarife 22 A (Papier aller Art etc.) und 22 C (Papier für spezielle Zwecke etc.) des Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 1, werden für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 wieder gewährt.

Diese Frachtsätze betragen:

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg }
b) „ „ „ „ 10.000 kg } für einen Wagen und Frachtbrief

Von	Eigentumsbahn	Nach: Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) a	Bremen b	Hamburg B. Wilhelmsburg a	Hamburg b	Stettin a	Stettin b	Warnemünde a	Warnemünde b	anderen deutschen Hafenstationen
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
A. Papier aller Art etc.										Siehe besondere Tabelle auf Seite 24 und 25 des Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 1
Pilsen-Skodawerke	k.k.St.B.	349	246	344	242	296·5	196·5	356·5	238·5	
C. Papier für spezielle Zwecke etc.										
Pilsen-Skodawerke	k.k.St.B.	480	432	473	425	423·5	382·5	503·5	453·5	

Die vorangeführten Frachtsätze gelten ausschliesslich nur für Gütersendungen der Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Mončik, sämtlich in Pilsen.

Wien, am 24. November 1903. [1152]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Anhange zu den Tarifen, Teil II.

Mit 1. Jänner 1904 und bei Frachterhöhungen ab 15. Februar 1904 gelangt der Nachtrag II zum angeführten Anhange, enthaltend Ergänzung des Verzeichnisses der Artikel, für welche in diesem Anhange Frachtsätze enthalten sind, ferner Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 17. Dezember 1903 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 28. November 1903. [1153]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer Fahrkarten im gegenseitigen Verkehre.

Mit 15. Dezember 1903 gelangen im Verkehre zwischen Stationen k. k. österr. Staatsbahnen (Lokalbahn Kaaden-Willomitz) einerseits und Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft anderseits direkte Fahrkarten für einzelne Relationen und Wagenklassen zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Stationen beim Schalter affichierten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 24. November 1903. [1154]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif-Teil II, Heft 1 und 2, vom 1. April 1901.

Einbeziehung der Station Antwerpen (Kiel) in den direkten Tarif.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die neu eröffnete Station Antwerpen (Kiel) der Belgischen Staatseisenbahnen in den direkten Tarif aufgenommen.

Die Abfertigungsbefugnisse dieser Station sind beschränkt:

1. auf Frachtgutsendungen in Wagenladungen zur Ein- oder Ausfuhr über See;
2. auf Petroleum in Kesselwagen, sowie auf Petroleum in Fässern bei Aufgabe als Stückgut oder in Wagenladungen;
3. auf leere Kesselwagen, sowie auf leere Fässer (Stückgut oder Wagenladungen), welche nach den Petroleumanlagen in Antwerpen zurückgehen.

Für Wagenladungen im überseeischen Verkehre nach und von Antwerpen (Kiel) transit finden die Frachtsätze für Antwerpen (Süd-Kais) transit Anwendung; dagegen werden Stückgutsendungen, welche zur Verschiffung über die durch Antwerpen (Kiel) bedienten Kais bestimmt sind, in Antwerpen (Süd) entladen und zu den Frachtsätzen der letztgenannten Station abgefertigt.

Wenn jedoch für überseeische Stückgüter direkte Beförderung nach Antwerpen (Kiel) im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben ist, kommen die Wagenladungen für Antwerpen (Süd-Kais) transit zur Erhebung.

Für Sendungen nach Antwerpen (Kiel) lokal sind die Frachtsätze für Antwerpen (Süd) anzuwenden.

Wien, am 28. November 1903. [1155]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. Jänner 1904 und bei Frachterhöhungen ab 15. Februar 1904 gelangen folgende Nachträge zu den Tarifen des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung, und zwar:

a) Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 1
b) „ VI „ „ „ II, „ 2
c) „ VII „ „ „ II, „ 3
d) „ I „ „ „ II, „ 4.

Diese Nachträge enthalten:

ad a) Der Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 1, geänderte, bezw. neue Frachtsätze für Klassengüter; Aenderung, bezw. Ergänzung der Ausnahmetarife; Aenderung der Nomenklatur für Bier, Most und Wein; Berichtigungen und Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

ad b) Der Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Heft 2, geänderte, bezw. neue Frachtsätze für Klassengüter und des Ausnahmetarifes für Holz; Aenderung, bezw. Ergänzung der speziellen Tarifbestimmungen; Berichtigungen und Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

ad c) Der Nachtrag VII zum Tarife, Teil II, Heft 3, geänderte, bezw. neue Frachtsätze für Klassengüter und Ausnahmetarife; Ausserkraftsetzung und Berichtigungen von Frachtsätzen; Aenderung, bezw. Ergänzung der speziellen Tarifbestimmungen und Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 3.

ad d) Der Nachtrag I zum Tarife, Teil II, Heft 4, Ergänzungen und Berichtigungen der Stations- und Schnitt-Tarife; Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen der Schnitt-Tarife und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Exemplare dieser Nachträge können ab 17. Dezember 1903 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 28. November 1903. [1156]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Einführung eines Nachtrages II zum Tarife, Teil I, Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 und, insoweit Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit 15. Februar 1904 tritt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Februar 1903 gültigen Tarife, Teil I, Abt. B, für den in der Ueberschrift genannten Güterverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifes, sowie ein alphabetisches Inhaltsverzeichnis der Abteilung B.

Die Abweichungen gegenüber dem seitherigen Tarife sind im Nachtrage II durch das Zeichen ‡ kenntlich gemacht.

Wien, am 25. November 1903. [1157]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Hefte 4 und 6.

Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen im Ausnahmetarife Nr. 32.

Die Gültigkeit der in den obenbezeichneten Tarifheften im Ausnahmetarife Nr. 32 für Güter aller Art vorgesehenen, nur in der Richtung nach Ungarn anwendbaren Frachtsätze wird für die Zeit ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 erstreckt.

Wien, am 30. November 1903. [1158]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Oberaich".

Am 8. Dezember 1903 wird die Haltestelle „Oberaich" zwischen den Stationen Bruck a. d. Mur und Niclasdorf auf der Linie Bruck a. d. Mur—Leoben für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck, Hunden und Gepäcksgut gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 24. November 1903. [1159]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

29. November. In der Strecke Gulich—Mähr.-Schildberg wurde wegen Schneeverwehung mit dem Zuge Nr. 551 der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller ad a)	b)				
2878	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	a) Hlubočep b) Řepora	Čelakowitz (Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	36	36		Im Kartierungswege		
					Melnik (Oe.N.W.B.)					55	55				
					Střebichowitz-Winařitz					44	44				
					Unter-Beřkowitz					46	46				
			Kalkabfälle		Čelakowitz (Oe.N.W.B.)					31	33				
					Melnik (Oe.N.W.B.)					46	48				
					Střebichowitz-Winařitz					44	44				
					Unter-Beřkowitz					41	41				
2879	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	a) Kalk b) Kalksteine	Beraun	Aussig (chemische Fabrik [Fabrikshof])	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ad b) das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	a) 64·6 Heller b) 54·6 "	a) 59·6 Heller b) 42·6 "		a) 5 Heller b) 12 "	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2880	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Blisowa	Bubentsch (St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist innerhalb der festgesetzten Frist durch Arbeitskräfte der Parteien zu besorgen. 3. Auf den betreffenden Frachtbriefen hat die Stadtgemeinde Prag als Empfängerin zu erscheinen. 4. Die Ziegel dürfen nur bei den neuen Kanalisationsbauten in Prag Verwendung finden. 5. Einhaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	75	49	26	im Kartierungswege		
				Ouřinoves					Es bestehen keine direkten Frachtsätze	18				
				Zakolan						21				
				Zliw						52				
2881	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Bier der Pos. B. 13 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Tschischkowitz (k.k.St.B.)	Bilin (k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut ad a) in beliebigen Mengen; ad b) in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller ad a) 56; ad b) —		Im Kartierungswege		
				Tschischkowitz (St.E.G.)	Bilin (A.T.E.)					ad a) 56; ad b) —				
				Pilsen	Teplitz					ad a) —; ad b) 120				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2882	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	der Ausnahmetarife I und II laut Tarifes, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Beraun	Brüx (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. | das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen für diese Artikel keine direkten Frachtsätze	Heller Ausnahmetarif I: 52, II: 35		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Königshof						I: 52, II: 35				
				Zditz						I: 55, II: 37				
			Kalkstein, unbearbeitet	Beraun						35				
			Kalk, gebrannt	Beraun						52				
				Königshof						52				
2883	Buschtěhrader Eisenbahn	Böhmischen Nordbahn	Eisenbahnschienen als Frachtgut	Altkladno via Kralup	Všetat-Přívor (B.N.B.)	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestimmt, als solche in den bezüglichen Frachtbriefen bezeichnet und an einen Streckenvorstand dieser Bahnen adressiert sein. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	46 Heller	41 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller a)	b)	a)	b)	a)	b)			
2884	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Dux (A.T.E.)	Aich-Pirkenhammer	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Oktober 1901	124	124	114	104	10	20	Im Kartierungswege		
					Bärringen				163	163	153	148	10	15			
					Einsiedl-Pauten				155	155	145	140	10	15			
					Marienbad				180	180	175	170	5	10			
					Neudek				139	139	129	124	10	15			
					Neuhammer				148	148	138	133	10	15			
					Neu-Rohlau				128	128	118	113	10	15			
					Petschau				144	144	134	129	10	15			
					Platten				167	167	157	152	10	15			
					Schönwehr				140	140	130	125	10	15			
					Töppeles				136	136	126	121	10	15			
2885	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Cement und Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Beraun	Bubentsch	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die betreffenden Transporte müssen zur Elbe- und Moldauregulierung bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1 und 3 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokaltarife	Verschieden		Heller 34				Im Kartierungswege		
					Jenschowitz						50						
					Lužetz						60						
					Unter-Beřkowitz						53						
					Wegstädtl-Hněwitz						58						
					Weltrus						47						
				Branik-Hodkovička	Jenschowitz			Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze		40						
					Lužetz						50						
					Unter-Beřkowitz						43						
					Wegstädtl-Hněwitz						48						
					Weltrus						37						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller ad a)	b)				
2886	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt etc., der Pos. E—5; Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren etc., der Pos. E—6 c und d, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Neudek	Bünauburg	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief; b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 **bis auf** Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, **längstens** jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen für diese Artikel keine direkten Frachtsätze	146	117		Im Kartierungswege		
					Eulau					139	112				
					Görkau					89	74				
					Kulm (k.k.St.B.)					125	102				
					Laun					123	101				
					Oberleutensdorf					104	85				
					Ossegg (k.k.St.B.)					108	88				
					Schlan					158	127				
					Tyssa-Königswald					139	112				
					Wiesa-Oberleutensdorf					104	85				
2887	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Pflastersteine und Trottoirplatten aus Chamotte oder feuerfestem Thon, wenn diese Artikel nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert, nicht glasiert und nicht verpackt sind	Lužna-Lischan	Nusle-Vršovic; via Prag (Smichow) (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	47 Heller			Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2888	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation	Station Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.)	Aužic	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 und Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	100		Im Kartierungswege		
					Bakov (B.N.B.)				153	148	5			
					Beraun				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	97				
					Budweis					171				
					Čakovic					122				
					Chlumčan					65				
					Chrasterhof**)					132**)				
					Hawran (L.B.)					51				
					Hospozin-Kmetňoves (L.B.)					102				
					Jiřitz (L.B.)					111*)				
					Jungbunzlau (B.N.B.)				153	141	12			
					Klobuk				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	79				
					Kriegern					55				
					Kuttenthal					132				
					Laun					61				
					Leneschitz					61				
					Liblic-Bišic					116				
					Libochowitz (L.B.)				107	94	13			
					Lužetz (L.B.)				Es besteht kein direkter Frachtsatz	120				
					Melnik				127	121	6			
					Měšic				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	116				
					Mochow (L.B.)					144				
					Modřan (L.B.)					107				
					Münchengrätz				158	153	5			
					Ouřinoves				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	101				
					Perutz					73				
					Postelberg					42				
					Priesen-Postelberg (L.B.)					52				
					Radotin					97				
					Satalic					118				
					Schaboglück					38				
					Schlan					88				
					Svijan-Podol					158				
					Swoleňoves (k.k.St.B. und St.E.G.)					94				
					Taus					130				
					Tauschim (L.B.)					135				
					Unter-Beřkowitz					111				
					Vrutic					123				
					Vysočan (B.N.B.)				131	112	19			
					Wegstädtl				117	111	6			
					Welwarn (L.B.)				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	103				
					Zditz					103				
					Zlonitz					83				

*) Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen solcher Etablissements, welche mit der Station Jiřitz in direkter Schienenverbindung stehen; das Aufladen obliegt dem Absender.
**) Nur für Sendungen, welche von der österr. Länderbank oder deren Industrialien aufgegeben werden.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2889	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation		Station Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 3. Neunzig Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendigten Eisenbahntransportes von Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.) via Eger (B.E.B.), Franzensbad, Klingenthal, Komotau-Aussig, Komotau-Bodenbach, Reitzenhain oder Weipert nach einem ausländischen Platze per Bahn oder Schiff verfrachtet werden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, bezw. Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Rohzuckertransport bis Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.), ferner die auf dieselbe reklamierende Firma als Absenderin lautenden, behördlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe über den Raffinadzuckertransport ab Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.), ausserdem rücksichtlich des Elbeumschlagsverkehres die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Schiffskonnossemente, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1906 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen	*) Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen solcher Etablissements, welche mit der Station Jiřitz in direkter Schienenverbindung stehen. Das Aufladen obliegt dem Absender. **) Nur für Sendungen, welche von der österreichischen Länderbank oder deren Industrialien aufgegeben werden. ***) In diesen Relationen bestehen keine direkten Tarif-Frachtsätze. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Aužic					***)	78				
				Bakov (B.N.B.)					153	126	27			
				Beraun Budweis Čakovic Chlumčan Chrasterhof**)					***)	80 105 100 53 110				
				Dux (A.T.E.)					46	41	5			
				Hawran (L.B.) Hospozin-Kmetňoves (L.B.) Jiřitz (L.B.)*)					***)	47 81 89				
				Jungbunzlau (B.N.B.)					153	119	34			
				Klobuk Kriegern Kuttenthal (B.N.B.) Laun Leneschitz Liblic-Bišic					***)	62 50 110 53 53 94				
				Libochowitz (L.B.)					107	86	21			
				Lužetz (L.B.)					***)	98				
				Melnik (Oe.N.W.B.)					127	99	28			
				Měšic Mochow (L.B.) Modřan (L.B.)					***)	94 122 85				
				Münchengrätz					158	131	27			
				Ouřinoves Perutz Postelberg Priesen-Postelberg (L.B.) Radotin Satalic Schaboglück Schlan Svijan-Podol Swoleňowes (k.k.St.B. u. St.E.G.) Taus Tauschim (L.B.) Unter-Beřkowitz Vrutic					***)	77 59 40 50 74 95 37 65 137 67 88 113 89 101				
				Vysočan (B.N.B.)					131	89	42			
				Wegstädtl					117	106	11			
				Welwarn (L.B.) Zditz Zlonitz					***)	81 83 62				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2890	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalksteine	Wernsdorf	Baschka	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899, bezw. temporärer Anhang zum Lokaltarife der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. September 1902	16 Heller	15 Heller	1 Heller	Im Kartierungswege		Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger
2891	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B., vom 1. Jänner 1902	Baschka	Friedland transito (für Sendungen nach Nesselsdorf via Wernsdorf)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1903	Verschieden	12 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Für Sendungen, bezüglich welcher der nebenbezifferte ermässigte Frachtsatz berechnet wird, wird eine Erstattung im Rückvergütungswege nicht weiter geleistet
2892	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mineralische Kohlen und Koks			Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen		Lokaltarif vom 1. Jänner 1903	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)			Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht mehr zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Mähr.-Ostrau	Friedland		vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904		334	328	6			
				Ostrau-Witkowitz	Friedland				310	298	12			
				Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek				254	220	34			
				Ostrau-Witkowitz	Friedek-Mistek				230	200	30			
				Ostrau-Witkowitz	Rattimau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg).	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904		134	120	14			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Mähr.-Ostrau	Rattimau				158	140	18			

Portlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller					
2893	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6, lit. c und d der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B vom 1. Jänner 1902	Baschka	Lipina-Carlshütte	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Jänner 1903, bezw. temporärer Anhang vom 1. September 1902	13	10	3	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht mehr zurückgestellt werden und bei den Sendungen nach Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane.
					Friedek-Mistek				13	6	7			
					Friedland				13	12	1			
				bezw. vice versa										
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek				13	5	8			
				bezw. vice versa										
			Schleifsteine	Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			13	10	3			
					Baschka				13	10	3			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				23	22	1			
			Cement	Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte				13	10	3			
			Eisen der Pos. E—7 des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902	Lipina-Carlshütte	Baschka				13	7	6			
				Friedek-Mistek					13	4	9			
				Friedland					13	8	5			
				Ostrau-Witkowitz					25	24	1			
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte				13	4	9			
				Mähr.-Ostrau					23	21	2			
				Ostrau-Witkowitz					21	18	3			
				bezw. vice versa										
			Quarz, Ziegel, Schlacken	Lipina-Carlshütte	Baschka				Verschieden	7	Verschieden			
				Friedek-Mistek						4				
				Ostrau-Witkowitz						24				
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte					4				
				Ostrau-Witkowitz						18				
				bezw. vice versa										
			Thon, lose oder in Säcken	Lipina-Carlshütte	Baschka				10	7	3			
				Friedek-Mistek					[illegible]	4	2			
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte				10	4	6			
				bezw. vice versa										
			Eisenerze	Lipina-Carlshütte	Baschka				9	7	2			
				Friedek-Mistek					6	4	2			
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte				8	4	4			
				bezw. vice versa										
			Alteisen	Lipina-Carlshütte	Baschka				13	7	6			
				Friedek-Mistek					13	4	9			
				Friedland					13	8	5			
				Ostrau-Witkowitz					25	24	1			
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte				13	4	9			
				Mähr.-Ostrau					23	21	2			
				Ostrau-Witkowitz					21	18	3			
				bezw. vice versa										
									pro metr. Tonne (à 1000 kg)					
			Mineralische Kohlen und Koks	Friedek-Mistek	Baschka	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen			108	80	28			In das Minimal-Verfrachtungsquantum von 20.000 metr. Tonnen werden auch die Sendungen mineralischer Kohle und Koks in ganzen Wagenladungen eingerechnet, welche von der die nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze in Anspruch nehmenden Firma während des Jahres 1904 von Mähr.-Ostrau und Ostrau-Witkowitz nach Friedek-Mistek befördert werden
					Lipina-Carlshütte				113	80	33			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2894	Eisenbahn Wien-Aspang	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, wenn gelöscht nur in Gebinden, Mörtel, Schiefer	Wien E. W. A. oder Klein-Schwechat	Traiskirchen E. W. A.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	25 Heller	14 Heller	11 Heller	Im Kartierungswege		
2895	Eisenbahn Wien-Aspang	beteiligten Verwaltungen	Metalle, unedle, sowie Metallwaren aller Art, in zwei geschlossenen Strassenfuhrwerken, auf eigenen Lowry verladen	Berndorf-Fabrik (oder umgekehrt)	Wien E.W.A. Wien S.B. (Matzleinsdorf)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 15. November 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, für den Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Oktober 1902	56 Heller	45 Heller einschliesslich Auf- und Abladegebühr	11 Heller	Im Kartierungswege		
2896	Eisenbahn Wien-Aspang	beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte, sowie Mühlenerzeugnisse aus Getreide und Hülsenfrüchten	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat (oder umgekehrt)	Traiskirchen E.W.A.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, Ausnahmetarif V	18 Heller	15 Heller einschliesslich Auf- und Ablegegebühr	3 Heller	Im Kartierungswege		
2897	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebsführende der Schneebergbahn	beteiligten Verwaltungen	Sand	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat (über Sollenau-Feuerwerksanstalt)	Willendorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf längstens bis Ende Dezember 1904	Gemeinschafts-Gütertarif, Teil II, vom 27. August 1900	55 Heller	40 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2898	Südbahn-Gesellschaft		Hafer und Futtermais*) (d. i. Mais, ausgenommen Cinquantin)	Siehe nachstehende Tabellen I—VI		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in den Tabellen I—VI genannten Bezugsstationen mittels Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem durch ein Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden oder, sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit direkt nach einer Station dieser Anschlussbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. *) Diese Sendungen müssen zu Futterzwecken bestimmt und in den Frachtbriefen als Futtermais deklariert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabellen I—VI	Verschieden	Im Kartierungswege		

Tabelle I.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg Heller inkl. ungar. Steuer**) nach Leoben S.B.	Bruck a. M.	Pernegg	Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg Heller inkl. ungar. Steuer**) nach Leoben S.B.	Bruck a. M.	Pernegg
Budapest S.B.	—	—	190	Fonyód-fürdőtelep	151	143	142
Promontor	—	—	190	Máriatelep	148	140	139
Tétény	198	190	190	Balaton-Szt. György	140	134	134
Tárnok	198	190	190	Komárváros	130	122	122
Martonvásár	197	190	190	Nagy-Kanizsa	122	114	114
Nyék	190	190	190	Mura-Keresztúr	122	114	114
Velencze	188	188	188	Mura-Király	—	114	—
Dinnyés	181	181	181	Kotor-Alsó-Domború	122	114	114
Székesfehérvár	174	174	174	Csáktornya	114	103	98
Moha	181	181	181	Legrád	122	114	114
Bodajk	181	181	181	Zákány	124	116	116
Moór	181	181	181	Góla	126	118	118
Kisbér	181	181	181	Berzencze	130	122	122
Nagy-Igmand	181	181	181	Vizvár	136	130	130
Komárom	181	181	181	Babócsa	140	134	134
Szabad-Batthyán	194	186	186	Barcs	144	138	138
Polgárdi	190	182	182	Gelse	130	122	122
Lepsény	184	178	178	Szt. Mihály-Pacsa	138	132	132
Siófok	174	168	168	Zala-Szt. Iván	142	134	134
Szántod	168	160	160	Molnári	128	120	120
Szemes	163	155	154	Sziszek	172	164	164
Boglár	156	148	148				

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Niklasdorf finden die für Leoben S.B. zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

Tabelle II.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg Heller inklusive ungarischer Steuer **) nach												
	Wildon	Lebring	Leibnitz	Ehrenhausen	Graz S.B.	Judendorf	Gratwein	Peggau	Frohnleiten	Mixnitz	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf
Budapest S.B.	184	184	184	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Promontor	180	180	180	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tétény	174	174	174	174	174	188	190	190	190	190	174	174	174
Tárnok	169	169	169	169	169	183	189	190	190	190	169	169	169
Martonvásár	163	163	163	163	163	177	183	190	190	190	163	163	163
Nyék	156	156	154	154	156	170	176	184	184	190	156	156	156
Velencze	154	154	154	154	154	168	174	182	182	188	154	154	154
Dinnyés	147	147	144	144	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Székesfehérvár	140	140	140	140	—	—	—	—	—	—	140	140	140
Moha	147	147	144	144	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Bodajk	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Moór	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Kisbér	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Nagy-Igmand	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Komárom	147	147	147	147	—	—	—	—	—	—	147	147	147
Szabad-Batthyán	140	140	140	140	140	154	160	168	168	184	140	140	140
Polgárdi	140	140	136	136	140	154	160	168	168	182	140	140	140
Lepsény	140	140	136	136	140	154	160	168	168	178	140	140	140
Siófok	130	130	126	126	138	152	158	166	166	168	138	138	138
Szántód	130	130	124	124	134	148	154	160	160	160	134	134	134
Szemes	125	125	124	—	128	142	148	154	154	154	128	127	127
Boglár	122	122	122	—	124	138	144	148	148	148	124	124	124
Fonyód-fürdötelep	117	117	117	117	119	133	139	142	142	142	119	119	119
Máriatelep	113	113	113	—	116	130	136	139	139	139	116	116	116
Balaton-Szt. György	110	110	—	—	112	126	132	134	134	134	112	112	112
Komárváros	94	94	94	—	99	113	119	122	122	122	99	99	99
Nagy-Kanizsa	88	88	88	88	90	104	—	—	114	114	90	90	90
Mura-Keresztúr	88	88	88	—	90	—	—	—	—	114	90	90	90
Csáktornya	72	72	—	—	87	—	—	—	—	98	82	77	77
Legrád	88	88	88	88	90	104	—	—	114	114	90	90	90
Zákány	88	88	88	88	90	104	110	116	116	116	90	90	90
Góla	88	88	88	88	106	—	—	118	118	118	106	—	—
Berzencze	92	92	92	—	110	—	—	122	122	122	110	—	—
Vizvár	100	100	96	96	112	126	—	130	130	130	112	112	112
Babócsa	100	100	96	96	112	126	132	134	134	134	112	112	112
Barcs	100	100	96	96	112	126	132	138	138	138	112	112	112
Gelse	94	94	94	—	110	—	—	122	122	122	110	—	—
Szt. Mihály-Pacsa	94	94	94	94	112	126	—	132	132	132	112	112	112
Zala-Szt. Iván	94	94	94	94	116 †)	130	134	134	134	134	116	116	116
Györvár	114	114	114	114	116 †)	130	134	134	134	134	116	116	116
Molnári	114	114	114	114	—	—	—	—	—	—	114	114	114
Szombathely	88	88	88	88	—	—	—	—	—	—	88	88	88
Acsád	109	109	109	109	109 †)	—	—	—	—	—	109	109	109
Bükk	117	117	117	117	117 †)	—	—	—	—	—	117	117	117
Lövö	117	117	117	120	117 †)	—	—	—	—	—	117	117	117
Nagy-Czenk	116	116	116	121	116 †)	—	—	—	—	—	116	116	116
Sopron	123	123	123	128	109	—	—	—	—	—	109	109	109
Agfalva	121	121	121	121	107	—	—	—	—	—	107	107	107
Lépesfalva-Somfalva	120	120	120	125	106	—	—	—	—	—	106	106	106
Márcs-Nádasd	117	117	117	117	103	—	—	—	—	—	103	103	103
Nagy-Marton	116	116	116	122	102	—	—	—	—	—	102	102	102
Rétfalu-Siklós	114	114	114	120	100	—	—	—	—	—	100	100	100
Savanyukút	112	112	112	112	98	—	—	—	—	—	98	98	98
Lajta-Szt. Miklós	110	110	110	115	96	—	—	—	—	—	96	96	96
Sziszek	132	132	132	132	—	—	—	—	—	—	134	134	134

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Stübing finden die für Peggau zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt. — †) Auch gültig für Graz k.k.St.B.

Tabelle III.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg Heller inklusive ungarischer Steuer **) nach					
	Spielfeld	Marburg Hauptbahnhof	Feistritz	Kranichsfeld-Frauheim	Pöltschach	Pettau
Budapest S.B.	184	170	174	170	174	162
Promontor	180	168	172	168	172	156
Tétény	174	162	166	162	166	150
Tárnok	169	156	160	156	160	141
Martonvásár	163	150	154	150	154	141
Nyék	156	142	146	142	146	128
Velencze	154	140	144	140	144	128
Dinnyés	147	130	134	130	134	120
Székesfehérvár	140	130	134	130	134	119
Moha	147	130	134	130	134	120
Bodajk	147	137	141	137	141	128
Moór	147	137	141	137	141	134
Kisbér	147	137	141	137	141	137
Nagy-Igmand	147	137	141	137	141	137
Komárom	147	137	141	137	141	137
Szabad-Batthyán	140	126	130	126	130	119
Polgárdi	140	122	126	122	126	109
Lepsény	140	120	124	120	124	106
Siófok	130	110	114	110	114	98
Szántód	—	110	114	110	114	98
Szemes	—	104	109	105	109	93
Boglár	114	—	—	—	—	—
Fonyód-fürdötelep	109	—	—	—	—	—
Máriatelep	105	—	—	—	—	—
Nagy-Kanizsa	88	—	—	—	—	—
Zákány	88	—	—	—	—	—
Góla	88	80	84	80	84	69
Berzencze	—	82	86	82	86	76
Vizvár	—	82	86	82	86	82
Babócsa	100	82	86	82	86	82
Barcs	100	82	86	82	86	82
Szt. Mihály-Pacsa	94	91	—	91	—	—
Zala-Szt. Iván	94	91	95	91	95	86
Györvár	114	—	—	—	—	—
Molnári	114	—	—	—	—	—
Szombathely	—	88	92	88	92	88
Sziszek	132	106	110	106	—	—

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Polstrau, Friedau und Moschganzen finden die für Pettau; nach Windisch-Feistritz die für Pöltschach; nach Pragerhof die für Kranichsfeld-Frauheim; nach Pössnitz die für Spielfeld; nach Marburg Kärntner Bahnhof die für Feistritz zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

Tabelle IV.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg Heller inklusive ungarischer Steuer **) nach Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli
Budapest S.B.	246	234	234	192
Promontor	242	230	230	188
Tétény	236	224	224	182
Tárnok	230	218	218	180
Martonvásár	224	212	212	174
Nyék	214	202	202	168
Velencze	214	202	202	168
Dinnyés	202	190	190	162
Székesfehérvár	202	190	190	158
Moha	202	190	190	162
Bodajk	209	197	197	165
Moór	209	197	197	165
Kisbér	209	197	197	165
Nagy-Igmánd	209	197	197	165
Komárom	209	197	197	165
Szabad-Batthyán	200	188	188	152
Polgárdi	200	188	188	148
Lepsény	198	186	186	142
Siófók	188	176	176	134
Szántód	178	166	166	128
Szemes	172	161	161	123
Boglár	170	158	158	116
Fonyód-fürtötelep	164	153	152	114
Máriatelep	160	150	146	111
Balaton-Szt. György	150	138	138	—
Komárváros	142	130	130	—
Nagy-Kanizsa	134	122	122	—
Mura-Keresztur	134	122	122	—
Kotor-Alsó-Domború	134	122	122	—
Csáktornya	124	109	109	—
Legrád	134	122	122	—
Zákány	134	122	122	—
Góla	142	130	130	—
Berzencze	146	134	134	—
Vizvár	154	142	142	110
Babócsa	154	142	142	110
Barcs	154	142	142	110
Gelse	142	130	130	—
Szt. Mihály-Pacsa	146	134	134	—
Zala-Szt. Iván	152	140	140	122
Molnári	170	158	158	122
Szombathely	188	176	176	134
Acsád	192	180	180	138
Sziszek	118	106	106	—

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht genannten Stationen der Strecke von Ponigl bis Franzdorf finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

Tabelle V.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg Heller inklusive ungar. Steuer **) nach Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Völkermarkt-Kühnsdorf	Klagenfurt S.B.	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	176	198	204	218	224	232	244	250	270	270	276
Promontor	174	196	202	216	222	228	240	246	264	264	270
Tétény	168	190	196	206	212	222	234	240	258	258	264
Tárnok	162	184	190	202	208	218	230	236	254	254	260
Martonvásár	156	178	184	196	202	214	226	232	250	250	256
Nyék	148	170	176	188	194	208	220	226	244	244	250
Velencze	146	168	174	186	192	202	214	226	242	242	248
Dinnyés	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242
Székesfehérvár	136	158	164	182	188	198	210	216	234	234	240
Moha	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	212
Bodajk	143	165	171	188	194	205	217	223	241	241	247
Moór	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Kisbér	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Nagy-Igmánd	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Komárom	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Szabad-Batthyán	132	154	160	172	178	192	204	210	228	228	234
Polgárdi	128	150	156	168	174	188	200	206	224	224	230
Lepsény	126	148	154	166	172	182	194	200	218	218	224
Siófok	116	138	144	158	164	174	186	192	210	210	216
Szántód	116	138	144	158	164	166	178	184	202	202	208
Szemes	110	133	138	152	157	159	173	179	194	197	199
Boglár	—	131	131	148	154	154	166	172	190	190	196
Fonyód-fürdőtelep	—	124	128	145	152	152	161	168	184	185	190
Máriatelep	—	120	125	141	148	148	157	164	181	182	187
Balaton-Szt. György	—	115	115	130	136	140	152	158	176	176	182
Komárváros	—	—	—	126	132	128	140	146	166	166	172
Nagy-Kanizsa	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Kotor-Alsó-Domború	—	86	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Csáktornya	—	77	82	88	93	109	119	130	135	145	151
Légrád	82	94	100	—	—	122	134	140	160	160	166
Zákány	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Gola	86	—	—	—	—	128	140	148	166	166	172
Berzencze	88	—	—	126	132	132	144	152	170	170	176
Vizvár	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Babócsa	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Barcs	88	110	116	128	134	140	152	158	174	174	180
Gelse	—	—	—	—	—	128	140	146	166	166	172
Szt. Mihály-Pacsa	—	110	112	124	130	136	148	156	172	172	178
Zala-Szt. Iván	97	114	118	124	130	146	155	164	182	182	188
Molnári	—	128	134	140	146	162	171	180	198	198	204
Sziszek	112	134	140	152	158	164	176	182	198	198	204

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht angeführten Stationen der Strecke von Maria-Rast bis Sachsenburg finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin niedriger stellt.

Tabelle VI.

Von	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg — Heller inklusive ungar. Steuer **) — nach																	
	Kufstein	Kundl	Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen und Franzensfeste	Bozen-Gries	Auer	Trient	Roveredo und Mori	Mühlbach	Bruneck	Lienz
Budapest S.B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	302
Promontor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	298
Tétény	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	334	338	346	352	324	320	294
Tárnok	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	324	330	334	342	348	320	316	290
Martonvásár	348	—	—	—	—	—	—	—	328	324	320	326	330	338	344	316	312	286
Nyék	344	—	—	—	—	—	—	328	324	320	316	322	326	334	340	312	308	280
Velencze	342	—	—	—	—	—	328	326	322	318	314	320	324	332	338	310	306	278
Dinnyés	336	—	—	—	328	326	322	320	316	312	308	314	318	326	332	304	300	274
Székesfehérvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	308	304	310	314	322	328	300	296	269
Moha	336	—	—	—	328	326	322	320	316	312	308	314	318	326	332	304	300	274
Bodajk	344	—	—	—	—	—	—	328	324	320	316	322	326	334	340	312	308	279
Moór	346	—	—	—	—	—	—	—	326	322	318	324	328	336	342	314	310	283
Komárom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	338	342	350	356	—	—	310
Szabad-Batthyán	326	322	322	320	318	316	312	310	306	306	298	304	308	316	322	294	290	264
Polgárdi	326	322	322	320	318	316	312	310	306	302	298	304	308	316	322	294	290	260
Lepsény	318	314	314	312	310	308	304	302	298	294	290	296	300	308	314	286	282	255
Siófok	310	306	306	304	302	300	296	294	290	286	282	288	292	300	306	278	274	245
Szantód	302	298	298	296	294	292	288	286	282	278	274	280	284	292	298	270	266	238
Szemes	299	297	297	295	293	290	286	283	278	273	269	278	282	291	297	265	261	236
Boglár	294	290	290	288	286	284	280	278	274	270	266	272	276	284	290	262	258	228
Fonyód-fürdötelep	291	290	290	285	283	280	278	275	271	265	261	267	271	284	287	257	253	222
Máriatelep	287	287	287	282	280	277	275	271	268	263	259	265	269	281	284	254	252	218
Balaton-Szt. György	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	212
Komárváros	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	202
Nagy-Kanizsa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	—	192
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	254	260	264	272	278	—	—	185
Zákány	286	—	—	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	—	192
Góla	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	—	197
Berzencze	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	201
Vizvár	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	208
Babócsa	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	214
Barcs	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	220
Gelse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	250	201
Szt. Mihály-Pacsa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	258	208
Györvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	226
Molnári	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	233
Csáktornya	262	258	258	256	254	252	248	246	242	238	234	240	244	252	258	230	—	167
Sziszek	320	316	316	314	312	310	306	—	—	—	292	298	302	310	316	288	284	244

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht genannten Stationen der Strecken von Kufstein bis Mori und von Franzensfeste bis K eblach-Lind finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die norma:e Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2899	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Chodau B.E.B.	Karlsbad C.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. und Lokalbahn Swolenowes-Smečna	Besteht kein direkter Frachtsatz	158 Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2900	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Butter und Käse als Eilgut	Koncanica-Zdenci und Daruvár	Meidling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	737 Heller inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		
2901	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Kokes	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner von Hruschau und Mähr.-Ostrau	Triest S.B. und Triest-S. Andrae Triest-S. Andrae Servola Fiume	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Mineralkohlentransporten Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür, bei Kokestransporten Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	200 201 210 Heller, bezw. inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		
			Kokes		Triest-S. Andrae, Servola		vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1904	Vorstehender Kartierungsfrachtsatz	201 Heller	183 Heller	18 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn-Gesellschaft, Kontrolle der Einnahmen, in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2902	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Getreide	Dragotinja (Station der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	Triest	**Einhaltung** der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Tarif für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**a) 237 Heller** **b) 186 Heller**	—	**Im Kartierungswege**		
2903	**Südbahn-Gesellschaft**	Lokalbahn Cilli-Wöllan	Garne der Pos. G—3 des Tarifes, Teil I	St. Peter im Sannthale	Sziszek Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarife**	**Direkte Frachtsätze bestehen nicht**	**Heller** 128 212 **bei Sziszek inkl. ungar. Transportsteuer**		**Im Kartierungswege**		
2904	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Ziegel der Pos. Z—1 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	**Volčja-draga**	**Triest S.B.**	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften **Auflieferung eines Minimalquantums von 15.000 Tonnen (zu 1000 kg) während der Begünstigungsdauer.** sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1**	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**27 Heller**		**Im Kartierungswege**		
							vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	**bezw. obig verlautbarter Kartierungsfrachtsatz**	**27 Heller**	**25 Heller**	**2 Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Kontrolle der Einnahmen der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen**	**Der Nachlass wird von der Südbahn getragen**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2905	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Positionen E—5 und E—6 c) und d) des gemeinsamen Tarif-Teiles I der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Trzynietz	Pontebba trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen, auf eine italienische Station als Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden, in welchen seitens des Absenders an der mit „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift“ bezeichneten Stelle bei den via Peri zu leitenden Sendungen die Vorschreibung: „Zur Umkartierung in Peri (Ala)“, und bei den via Pontebba zu leitenden Sendungen die Vorschreibung: „Zur Umkartierung in Pontebba“ anzubringen ist. (Via Peri zu instradieren sind diejenigen Sendungen, welche nach westlich der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia gelegenen italienischen Stationen bestimmt sind. Sendungen nach allen übrigen italienischen Stationen sind via Pontebba zu leiten.) Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5.000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, jene ad b) „ „ „ „ 10.000 „ „ „ „ „ „ „ „ „	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) Frcs. 3·59 b) „ 2·76		Kartierung		
					Peri trs.					a) Frcs. 4·83 b) „ 3·70				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2906	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Petroleum in Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen	Triest		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die zur Beförderung verwendeten Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen müssen in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Das Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr, Teil II, vom 1. Jänner 1900		Franken		im Kartierungswege		*) Besteht kein direkter Frachtsatz
					Amberg				3·53	3·00	0·53			
					Ansbach				3·42	3·07	0·35			
					Augsburg				3·13	2·70	0·43			
					Buchloe				3·30	2·92	0·38			
					Cham				3·60	3·54	0·06			
					Dillingen (Bayern)				3·44	2·91	0·53			
					Donauwörth				3·28	2·75	0·53			
					Eichstätt Bhf.				3·30	2·96	0·34			
					Eichstätt Stadt				3·34	3·00	0·34			
					Fürth				3·42	3·07	0·35			
					Gunzenhausen				3·42	3·07	0·35			
					Hersbruck l/Pegn				3·63	3·10	0·53			
					Hersbruck r/Pegn				3·63	3·10	0·53			
					Illertissen				3·10	2·67	0·43			
					Ingolstadt Z.B.				3·17	2·90	0·27			
					Ingolstadt Lokalbhf.				3·17	2·90	0·27			
					Kaufbeuren				3·32	3·09	0·23			
					Kaufering				3·30	2·93	0·37			
					Kronach				3·77	3·42	0·35			
					Landsberg				3·30	2·97	0·33			
					Markt Oberdorf				3·39	3·17	0·22			
					Marktschorgast				3·42	3·08	0·34			
					Münchberg				3·33	3·23	0·10			
					Neuburg a/D.				*)	2·67	—			
					Neuenmarkt-Wirsberg				*)	3·14	—			
					Neukirchen b. Sulzb.				*)	2·99	—			
					Neumarkt i. d. Obpf.				*)	3·07	—			
					Neuoffingen				*)	2·82	—			
					Neuulm				3·09	2·56	0·53			
					Nördlingen				3·27	2·92	0·35			
					Nürnberg Z.B.				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg-Doos				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg-Dutzendteich				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg-Mögeldorf				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg Nordbhf.				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg Nordostbhf.				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg Ostbhf.				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg Rangierbhf.				3·42	3·07	0·35			
					Schwandorf				3·37	3·18	0·19			
					Sulzbach i. d. Obpf.				*)	3·08	—			
					Treuchtlingen				3·31	2·96	0·35			
					Weilheim				3·28	3·23	0·05			
					Aalen				3·55	3·21	0·34			
					Aulendorf				2·74	2·56	0·18			
					Biberach				2·93	2·56	0·37			
					Eislingen				3·56	3·26	0·30			
					Göppingen				3·59	3·29	0·30			
					Mengen Württbg. St.B.				*)	2·80	—			
					Ravensburg				2·58	2·55	0·03			
					Reutlingen				3·68	3·53	0·15			
					Saulgau				2·88	2·70	0·18			
					Sigmaringen Württbg. St.B.				3·02	2·89	0·13			
					Tübingen				3·58	3·41	0·17			
					Tuttlingen				2·83	2·81	0·02			
					Ulm				3·10	2·56	0·54			
					Mengen Bad. St.B.				*)	2·80	—			
					Sigmaringen Bad. St.B.				3·02	2·89	0·13			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2907	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	a) Seidencocons (Galetten), rohe und trockene, ferner Rohseidenfäden als Eilgut, b) Seidencocons (Galetten), trockene, ferner Rohseidenfäden als Frachtgut	sämtlichen auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahnstationen (mit Ausnahme von Fiume), ferner von den Stationen der Barcs-Pakráczer Eisenbahn oder umgekehrt	Cormons	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen mit dem feuchten Amtsstempel der jeweilig als Aufgeberin figurierenden Amtsstelle, d. i. der Zentrale des kgl. ungarischen Landesinspektorates für Seidenzucht in Szegszárd oder der demselben unterstellten Oberinspektorate, Inspektorate, Seidenfabriken, Spinnereien oder Cocons-Einlösungsämter versehen sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden	ad a) Frachtsätze für sperrige Güter, ad b) Frachtsätze der Klasse II	Verschieden	Im Kartierungswege		
2908	**Südbahn-Gesellschaft**		Sand und Schotter	Salurn	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Strassen bestimmt und an die betreffenden öffentlichen Organe adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis Ende August 1904 und vom 1. November bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	18 Heller	10 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2909	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Eisenberg a. d. March (k.k.St.B.)	Landskron St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 65		Im Kartierungswege		
					Reichenberg S.N.D.V.B.					196				
					Semil S.N.D.V.B.					186				
					Sittowa-Haje (Station der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz)					200				
				oder umgekehrt										
				Eisenberg a. d. March (k.k.St.B.)	Landskron St.E.G.	10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				65				
					Reichenberg S.N.D.V.B.					155				
					Semil S.N.D.V.B.					185				
					Sittowa-Haje (Station der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz)					192				
				oder umgekehrt										
2910	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kunstwolle	Skalitz-Boskowitz	Schimitz	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	54 Heller	48 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
2911	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Heinersdorf	Bodenbach B.N.B. und St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichischer Grenzverkehr	164 Pfennige	86 Pfennige	78 Pfennige	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2912	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Position H—20/a, b) „ „ H—20/b der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Rausnitz-Slawikowitz K.F.N.B.	Duby B.E.B.	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarife**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	Heller a) 121 b) 125		**Im Kartierungswege**		**Die unter a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Ausser den obigen Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur** Einhebung
					Kladno B.E.B.					a) 123 b) 127				
					Smečna-Sternberg B.E.B.					a) 126 b) 130				
					Střebichowitz-Winařitz St.E.G.					a) 108 b) 111				
2913	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Cellulose der Position H—32 a) und b) der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Rattimau, Station der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Klein-Neusiedl St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 133		Im Kartierungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Zuschubgebühr nach den mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehenden Etablissements bereits enthalten
					Grammat-Neusiedl St.E.G. (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehen)					137*)				
2914	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Siehe umstehende Tabelle				vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokal-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Siehe umstehende Tabelle	Siehe umstehende Tabelle	Im Kartierungs- oder Rückvergütungswege nach Massgabe der nachstehenden Bestimmungen		Eine eventuelle Entladung der auf Grund dieses Zugeständnisses beförderten Sendungen in Bodenbach oder Tetschen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen

Artikel

Möbel aus gebogenem Holze.

A. Unzerlegt.

α) Unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt:
1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg;
2. „ „ von mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;
3. „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „

β) verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen):
4. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg;
5. „ „ von mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;
6. „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „

B. Zerlegt, sowie Möbelbestandteile.
7. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg;
8. „ „ von mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;
9. „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „

C. Möbel aus gebogenem Holze.
10. Unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt . . . .
11. Unzerlegt, verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen) . . . .
12. Zerlegt, sowie Möbelbestandteile . . . .
(10–12:) bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen

D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, und Möbelbestandteile.
13. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Von	Nach	A. unzerlegt, α) unverpackt, unter 5000	A. α) unverpackt, 5000	A. α) unverpackt, 10.000	A. β) verpackt, unter 5000	A. β) verpackt, 5000	A. β) verpackt, 10.000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandteile, unter 5000	B. 5000	B. 10.000	C. Möbel, unzerlegt, unverpackt, 5000	C. Möbel, unzerlegt, verpackt, 5000	C. Möbel, zerlegt, sowie Möbelbestandteile, 5000	D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, und Möbelbestandteile, 10.000
		Kilogramm												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Pfennige für 100 Kilogramm												
Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	559	159	94	373	161	94	371	222	150	—	—	—	150
Bistritz a. H.		427	180	112	364	194	112	306	248	162	—	—	—	148
Ernsdorf		573	165	101	361	171	98	378	229	154	—	—	—	154
Holleschau		418	180	112	364	194	112	301	248	162	—	—	246	142
Lodygowice		582	171	103	389	177	110	384	235	163	—	—	—	163
Mähr.-Weisskirchen		427	180	112	364	194	112	306	248	162	156	156	195	125
Marchegg		422	—	—	422	—	—	422	—	—	—	—	—	—
Nemotitz		406	231	163	403	233	151	305	287	201	—	232	271	158
Olmütz		348	180	112	348	194	112	262	248	160	144	168	200	123
Stauding		477	156	102	365	167	97	334	220	147	—	—	—	111
Teschen		545	164	102	364	164	102	360	220	155	—	—	—	155
Vlarapass		488	—	—	488	—	—	488	—	—	—	—	—	—
Wall.-Meseritsch		427	180	112	364	194	112	306	248	162	—	—	—	117
Wessely a. d. March		420	200	132	380	210	128	322	264	178	—	—	—	165

Im Kartierungswege finden Anwendung:

Die Frachtsätze unter 1—9 bei Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach ausländischen Stationen.

Die Frachtsätze unter 10—13 bei Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, Lübeck, belgischen, niederländischen oder französischen Stationen.

Im Rückvergütungswege finden Anwendung:

Die Frachtsätze unter 1, 4 und 7 auf Sendungen, welche nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit anderen Stückgütern als Sammelladungen mit neuen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen weiter befördet werden.

Die Frachtsätze unter 10—13

a) für Transporte nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit, welche ab diesen Stationen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Bremen, Bremerhaven, belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpediert werden;

b) für Transporte nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit, welche ab diesen Stationen per Bahn bis Mannheim, resp. bis zu einem Rhein- oder Main-Umschlagsplatze reexpediert und ab da nachweislich nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Die Frachtsätze unter 13 finden auch auf Transporte Anwendung, welche in Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen befördert und ab dort teils per Elbe nach Hamburg, Harburg, Lübeck und teils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven, Belgien oder Holland abgefertigt oder welche ab den Elbe-Umschlagsplätzen nach Mannheim, resp. nach den Rhein- oder Main-Umschlagsplätzen gesendet und ab dort nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Die Rückvergütung erfolgt gegen längstens bis Ende März 1905 zu bewirkende Vorlage der auf den Reklamanten als Versender lautenden Original-Frachtbriefe nach Bodenbach, resp. Tetschen hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen der Duplikat-Frachtbriefe.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2915	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Cement und Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Branik-Hodkovička via Prag (St.B.)—Neratovic—Všetat-Přivor	Liboch (Oe.N.W.B.)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	61 Heller		Im Kartierungswege		
2916	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Holzstoff und Holzzellstoff in nassem Zustande mit einem Wassergehalte von mindestens 65 Prozent	Merkelsgrün via Dallwitz	Prag (Sandthor)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, für Güter der Tarifklasse C allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	81 Heller	69 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe auf die reklamierende Firma als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Jänner 1905; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2917	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Steinquadern und Steinplatten, einfach glatt behauen, unverpackt oder bloss in Schutzrahmen, aus der Pos. S—55 c der Güterklassifikation des Tarifes, Teil 1, Abteilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902 Steine der Pos. S—55 c	Gmünd		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen für die Moldau-, bezw. Elberegulierung bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen und Tarife, Teil II, Heft 1 und 2 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1 Oktober 1901		Heller		Im Kartierungswege		
					Jenschowitz				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	100				
					Kralup (St.E.G.)					93				
					Libschitz					90				
					Rostok (St.E.G.)					85				
					Weltrus					96				
					Wegstädtl-Bňewitz					108				
					Bubentsch					80				
					Lobositz (St.E.G.)					122				
					Lužetz (St.E.G. (L.B.))					110				
					Raudnitz (St.E.G.)					113				
					Theresienstadt					119				
					Unter-Beřkowitz					104				
									Heller		Heller			
					Leitmeritz (Oe.N.W.B.)				165	124	41			
					Melnik				137	109	28			
					Prag (St.B.)				103	70	33			
2918	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Kalkabfälle als Frachtgut	Schreckenstein	Kuttenthal (B.N.B.)	Aufrechthaltung der für Güter des Spezialtarifes 3 in vollen Wagenladungen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	53 Heller	40 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		Bei Anwendung dieses zugestandenen Frachtsatzes wird eine weitere, wie immer Namen habende Ermässigung desselben nicht gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10			11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg						
										Heller ad a)	b)	c)				
2919	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinkt etc., der Pos. E—5; Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren etc. der Pos. E—6 c und d; Eisen (Roh-) aller Art etc. der Pos. E—7; Eisen und Stahl, gebraucht etc., der Pos. E—7a; Eisen und Stahl, alt, abgängig etc., der Pos. E—8; Eisen- und Stahlabfälle der Pos. E—9	Chrast (k.k.St.B.)	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief; b) mindestens 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. c) " 10.000 kg } 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen für diese Artikel keine direkten Frachtsätze	198	160	—		Im Kartierungswege		
				Holoubkau						198	160	—				
				Hořowitz						193	160	—				
				Jinec-Čenkau						193	160	—				
				Pürglitz						206	176	—				
				Rokitzan						198	160	—				
				Pilsenetz	Reichenberg (A.T.E. und S.N.D.V.B.)					204	165	—				
			Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinkt etc., der Pos. E—5	Teplitz-Waldthor	Reichenberg (A.T.E. und Sächs.St.B.)					155	118	97				
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren etc. der Pos. E—6 c und d							155	118	116				
			der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
2920	Südbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	St. Lorenzen	Ehrenhausen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zu Murfluss-Regulierungsarbeiten bestimmt und an die betreffende Bauleitung adressiert sein. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, Teile II	22	17	5	Im Kartierungswege		
					Leibnitz				26	20	6			
					Spielfeld				22	16	6			
					Bad-Radein				44	32	12			
					Eich-Mauthdorf				—	34	—			
					Gosdorf				32	24	8			
					Halbenrain				36	26	10			
					Mureck				32	24	8			
					Purkla				36	26	10			
					Radkersburg				40	26	14			
					Weitersfeld				30	22	8			
2921	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Siehe untenstehende Tabelle			Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Klassen und Spezialtarife bestehenden allgemein gültigen Tarifbestimmungen. **Ausschliessliche Instradierung via Stadlau-Marchegg-Gänserndorf**	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach oder von	Von oder nach Wien (Staatsbahnhof)											
	Transportgebühren pro 100 kg für											
	Eilgüter			Sperrige Güter	Normalklasse		Wagenladungsklasse					
										Spezialtarif		
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte		I	II	A	B	C	1	2	3
	in Heller											
Krakau	1344	507	507	757	507	388	262	195	128	192	128	109

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2922	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Bahnverwaltungen	Lithoponefarben, nicht in Oel verrieben und nicht metallisiert	Salzburg k.k.St.B.		Aufgabe als Frachtgut mit direkten, nach einer ausländischen Station lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen		Pfennig ad a)	b)	Im Kartierungswege		Seitens des Absenders ist die österr.-ungar. Grenzstation, über welche die Abfertigung stattfinden soll, auf dem Frachtbriefe vorzuschreiben
					Bodenbach					255	124			
					Halbstadt					348	191			
					Liebau					350	174			
					Mittelwalde					343	176			
					Myslowitz					399	189			
					Oderberg					351	168			
					Oświęcim					379	180			
					Seidenberg					318	180			
					Tetschen					255	124			
										Ctms.				
					Itzkany					876	411			
					Predeal					1040	763			
					Verciorova					843	607			
					Zimony					692	485			
2923	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkiesabbrände	Heufeld	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	**Nachweisung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen von einem Absender innerhalb der in der 7. Rubrik festgesetzten Zeit.** Bei Aufgabe mit direkte von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3 B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Oktober 1897	Mark 1·16	Mark 1·11	Mark 0·05	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden und die nebst der Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien erliegen müssen	Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird hinsichtlich des Durchlaufes Salzburg—Mähr.-Ostrau, bezw. Schönbrunn ein zweiprozentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2924	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—19, lit. g), 1 (Schleifholz bis zu 2·5 m Länge), laut Güterklassifikation des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen), Teil II, Heft 2	Russisch Moldawitza Säge	Hatna transit	Aufgabe als Frachtgut, mit direkten Frachtbriefen, ohne Routenvorschrift, mit der Bestimmung nach einem Elbeumschlagsplatze oder nach einer im Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens pro Frachtbrief und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen hat der Absender auf eigene Kosten zu besorgen	vom 10. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	54 Heller	30 Heller	24 Heller	Im Kartierungswege		
2925	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	a) Brennholz, hartes und weiches, in Scheitern, Schleifholz bis 2·5 m Länge, Stock- (Wurzel-) Holz, Reisерholz, Faschinen, Schwarten bis 7 m Länge	Kapellen und Neuberg	Wien (Matzleinsdorf)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	53 Heller		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze finden auch Anwendung auf Wien (Matzleinsdorf) vorgelegene Stationen der Südbahn-Gesellschaft
			b) Holz der Pos. H—19 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I, lit. a, b, c, e und g exkl. aller zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer und exkl. der vorstehend unter a) angeführten Holzgattungen							65 Heller				
			c) Holz der Pos. H—18, H—19 und H—20 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I, insoweit nicht vorstehend unter a) und b) rangierend							72 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2926	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kainit aus Pos. D—13 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Stationen der westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft via Wien, und zwar rücksichtlich der ganzen Transportstrecke bis zur Bestimmungsstation	Kałusz	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg mit direkten Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Galizisch-Wiener Verbandstarif, bezw. Lokaltarife der beteiligten Eisenbahnen	Verschieden	Für Entfernungen von 1 — 50 km . . . 0·74 h „ „ 51 —150 km . . . 0·68 h „ „ 151 —300 km . . . 0·60 h für jedes weitere Kilometer . . 0·42 h pro 100 kg und 1 km, plus 8 h Manipulationsgebühr pro 100 kg unter Durchrechnung für den Gesamtdurchlauf auf den nebenbezeichneten Transportstrecken, exkl. Wiener Verbindungsbahn, für welche die fixe Gebühr von 8 h pro 100 kg berechnet wird	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch den Reklamanten als Empfänger zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1905 bei der Verwaltung der Endbahn, bezw. bei jener k. k. Staatsbahn-Direktion, in deren Bereich die Abgabe der Sendung erfolgte, erliegen müssen	Für die Frachtberechnung auf Grund der nebenstehend angegebenen Einheitssätze gelten die im Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, festgesetzten Bestimmungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kainit aus Pos. D—13 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Kałusz	Stationen der westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft via Wien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Galizisch-Wiener Verbandstarif, bezw. Lokaltarife der beteiligten Eisenbahnen	Verschieden	1. a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I, b) 0·2 h pro 100 kg und 1 km unter Durchrechnung über alle, selbst durch fremde Bahnlinien getrennte Staatsbahnlinien, welche hierbei als zusammenhängende Strecken angesehen werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch den Reklamanten als Empfänger zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1905 bei der Verwaltung der Endbahn, bezw. bei jener k. k. Staatsbahn-Direktion, in deren Bereich die Abgabe der Sendung erfolgte, erliegen müssen	Für die Frachtberechnung auf Grund der nebenstehend unter 1—b) angegebenen Einheitssätze gelten die im Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, festgesetzten Bestimmungen
				und zwar: 1. rücksichtlich der Strecke Kałusz—Oświęcim und der im Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen (Auflage vom 1. Juli 1903), Heft 1, Abschnitt A, B und C, angeführten Linien										
				2. rücksichtlich der Strecken von Oświęcim nach Wien Nordbahnhof und Wien Donauuferbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn						2. Heller pro 100 kg a) 103 | b) 70				
				3. rücksichtlich der Wiener Verbindungsbahn von Wien Nordbahnhof nach Wien Südbahn (Matzleinsdorf)						3. a) 8 | b) 6				
				4. rücksichtlich der österreichischen Strecken der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ab Wien (Matzleinsdorf)						4. a) Frachtsatz der Klasse C, b) für die Entfernung von 1—300 km . 0·24 " " " " 301—500 km . 0·22 für jedes weitere Kilometer . . . 0·20 Heller pro 100 kg und 1 km				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
46	Nr. 112 vom 29. September 1903	2092	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Emballagen, gebrauchte, leere, welche im Tarife, Teil I, Abteilung B, sub Abschnitt C, Punkt V, Alin. a) und b) angeführt sind	auf den Bukowinaer Lokalbahnen		31. Dezember 1903	Diese Frachtermässigung wird ab 1. Jänner 1904 tarifmässig durchgeführt

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
76	Nr. 85 vom 28. Juli 1903	1746	K. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Piła-(Bolęcin) Jaworzno	Kohle der Pos. K—25 der Güterklassifikation	Jaworzno	Kąty	Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 sind in den Rubriken 9, 10 und 11 die Frachtsätze von 16—15—1 Heller abzuändern auf: **„16—14—2 Heller“**	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
102	Nr. 126 vom 31. Oktober 1903	2360	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Spezialtarifes 3		Wien (Nordwestbahnhof)	Der Schlusssatz „ein ermässigtes Wägegeld von 120 Heller pro Wagen à 10.000 kg berechnet“ soll richtig lauten: **„ein ermässigtes Wägegeld von 120 Heller pro Wagen berechnet“**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 140. **Wien, 3. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Europäische Donaukommission.

III.

Rechenschaftsbericht über die Finanzgebarung des Jahres 1902.

(Verfasst und verlautbart in Gemässheit des Schlussabsatzes des Artikels 16 der Schiffahrtsakte für die Donaumündungen vom 2. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 109 ex 1886.)

I. TEIL.

Stand der Einnahmen und Ausgaben.

Einnahmen.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
1. An der Sulinamündung im Jahre 1902 eingehobene Schiffahrtsgebühren, und zwar:				
Gebühren von Dampf- und Segelschiffen			3,103.311	29
Geldstrafen für Polizeiübertretungen .			3.082	93
2. Flusslotsentaxen			1.302	50
3. Verschiedene Einnahmen, als Spitaltaxen, Eichgebühren, Erlös für verkaufte Materialien, Karten etc. . . .			5.524	52
4. Zinsen der Depots in London, Paris und Berlin und des Effektenbesitzes der Kommission			52.586	46
Summe der Eingänge . . .			3,165.807	70
Hierzu der Barüberschuss des Jahres 1901 und der Vorjahre	770.770	51		
sowie der Wert der Materialvorräte und Kontokorrent-Forderungen . .	333.511	87	1,104.282	38
Summe der Einnahmen . . .			4,270.090	08

Ausgaben.

Titel I. Verwaltungskosten.

	Frcs.	Cts.
Kapitel 1. Innere Verwaltung.		
Zentraldienst in Galatz, einschliesslich der gemeinsamen Kosten der Dienststellen in Galatz, Tultscha und Sulina . . .	148.530	91
Kapitel 2. Polizei- und Schiffahrtsanstalten.		
Schiffahrtsinspektion	101.676	15
Flusslotsendienst	243.469	33
Hafenkapitanat	114.281	22
Lotsendienst an der Mündung	141.981	46
Schiffahrtskassa	45.863	69
Marinehospital	57.224	63
Summe der Ausgaben unter Titel I .	853.027	49

Titel II. Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten.

	Frcs.	Cts.
Kapitel 1. Direktion	101.784	10
Kapitel 2. Aufnahmen	10.343	12
Kapitel 3. Erhaltung der Schiffahrtsstrasse	394.080	44
Kapitel 4. Verschiedene Arbeiten . . .	62.997	14
Summe der Ausgaben unter Titel II .	569.204	80

Titel III.

	Frcs.	Cts.
Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	263.262	24

Titel IV.

	Frcs.	Cts.
Neuer Durchstich zwischen der 18. und 27. Meile	838.171	59
Versicherungsarbeiten an der Basis der Verlängerung des Norddammes . . .	67.866	52
Rekonstruktion eines Teiles des Oberbaues des Norddammes	22.482	51
Summe der Ausgaben unter Titel IV .	928.520	62

Wiederholung der Ausgaben.

	Frcs.	Cts.
Titel I. Verwaltungskosten	853.027	49
„ II. Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten	569.204	80
„ III. Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	263.262	24
„ IV. Besonderer technischer Dienst des Jahres 1902	928.520	62
zusammen	2,614.015	15
in laufender Rechnung verausgabt für den Ankauf von Material etc.	259.291	93
Summe aller Auslagen	2,873.307	08

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben.

	Frcs.	Cts.
Summe aller Einnahmen	4,270.090	08
Summe aller Ausgaben	2,873.307	08
sonach Ueberschuss	1,396.783	—

und zwar:

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
a) ordentlicher Dienst				
Einnahmen	3,165.807	70		
Ausgaben unter Titel I, II und III	1,685.494	53		
Ueberschuss des ordentlichen Dienstes			1,480.313	17
b) ausserordentlicher Dienst				
Vortrag aus dem Jahre 1901 und den Vorjahren	1,104.282	38		
Auslagen unter Titel IV Frcs. 928.520 Cts. 62 für Material und in lauf. Zahlung . 259.291 93	1,187.812	55		
Defizit des ausserordentlichen Dienstes			83.530	17
somit obiger Ueberschuss von			1,396.783	—

Einzelausweis über die Verwendung des Ueberschusses.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
a) Vorübergehend sind angelegt				
in 3prozent. Orléans-Bahn-Aktien	37	50		
in 5prozent. rumänischer Rente	8.430	57		
in 4prozent. rumänischer Rente	713.791	67	722.259	74
b) Vorübergehend sind angelegt in London, Paris und Berlin			319.479	62
c) Kassabestand in Galatz			286.213	04
„ „ Sulina			68.830	60
Summe			1,396.783	—

II. TEIL.

Nachweisungen und Aufschlüsse über die Geldbestände der Kommission.

Die Bestände der Kommission, den Reservefonds inbegriffen, setzen sich zusammen aus:

	Frcs.	Cts.
1. den Kassabeständen in Galatz und Sulina, dem Effektenbesitze und den vorübergehend in Paris, London und Berlin angelegten Beträgen	1,396.783	—
2. den Papieren des Reservefonds	1,000.000	—
Summe	2,396.783	—

III. TEIL.

Lage der Spezialfonds.

a) Reservefonds.

Dieser Fonds, welcher laut des im § 3 des Protokolles Nr. 349 verzeichneten Beschlusses der Europäischen Donaukommission mit der unveränderlichen Ziffer von . . . Frcs. 1,000.000 —

festgesetzt wurde, war am 31. Dezember 1902 folgendermassen angelegt:

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
3proz. Orléans-Bahn-Aktien	446.368	—		
3proz. Wilhelm-Luxemburger	366.405	50		
3proz. Schweizer Eisenbahnpapiere	152.650	—		
3proz. Schweden	34.576	50		
zusammen			1,000.000	—

b) Pensionsfonds der Angestellten.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Dieser Fonds betrug am 31. Dezember 1901			763.429	33
und hat im Jahre 1902 folgende Zuflüsse erhalten:				
3proz. Abzüge von den Gehalten der Angestellten	9.390	60		
Interessen der eigenen Effekten	24.602	27		
Subvention pro 1902	39.522	89	73.515	76
Summe			836.945	09
Dagegen hat sich derselbe durch Zahlung einer Abfertigung im Laufe des Jahres 1902 verringert um			38.153	45
so dass er mit 31. Dezember 1902 beträgt			798.791	64

Derselbe setzt sich aus folgenden Beträgen zusammen:

	Frcs.	Cts.
3proz. Wilhelm-Luxemburger	59.294	50
3proz. Schweizer Eisenbahnpapiere	332.350	—
3proz. Norweger	121.996	49
3proz. Schweden	160.571	—
4proz. rumänische Rente	63.072	72
5proz. rumänische Rente	61.506	93
Summe	798.791	64

c) Pensionsfonds der Lotsen.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Der Vermögensstand betrug am 31. Dezember 1901			108.401	89
Zugewachsen sind im Jahre 1902:				
an 3proz. Gehaltsabzügen	8.416	50		
an Zinsen des eigenen Effektenbesitzes	3.605	86	12.022	36
Summe			120.424	25
Abgefallen sind durch Zahlung einer Abfertigung			5.000	—
so dass der Fonds am 31. Dezember 1902			115.424	25

beträgt, wovon Frcs. 99.057·91 in 3proz. Norwegern, Frcs. 9343·98 in 3proz. Schweden und und Frcs. 7022·36 in 4proz. rumänischer Rente angelegt sind.

Ausweis über den Effektenbesitz der Europäischen Donaukommission und der Spezialfonds derselben, sowie über dessen Verteilung auf die einzelnen Fonds am 31. Dezember 1902.

Effekten	Reservefonds		Pensionsfonds der Angestellten		Pensionsfonds der Lotsen		Summe der Spezialfonds		Provisorisch angelegte Effekten		Gesamtbetrag	
	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
3prozentige Französische Orléans-Bahn-Aktien .	446.368	—	—	—	—	—	446.368	—	37	50	446.405	50
3proz. Wilhelm - Luxemburger	366.405	50	59.294	50	—	—	425.700	—	—	—	425.700	—
3proz. Schweizer Eisenbahnaktien	152.650	—	332.350	—	—	—	485.000	—	—	—	485.000	—
3proz. Norweger	—	—	121.996	49	99.057	91	221.054	40	—	—	221.054	40
3proz. Schweden	34.576	50	160.571	—	9.343	98	204.491	48	—	—	204.491	48
4proz. rumänische Rente .	—	—	63.072	72	7.022	36	70.095	08	713.791	67	783.886	75
5proz. rumänische Rente .	—	—	61.506	93	—	—	61.506	93	8.430	57	69.937	50
	1,000.000	—	798.791	64	115.424	25	1,914.215	89	722.259	74	2,636.475	63

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Vorlage des Projektes für eine Wasserzuleitung aus dem Slombache in den Stationsbrunnen in Grobelno: Anordnung der wasserrechtlichen Verhandlung und der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. November über das von der Südbahn-Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrate der Rohitscher Lokalbahn vorgelegte Projekt für eine Wasserzuleitung aus dem Slombache in den Stationsbrunnen der Anschlussstation Grobelno der normalspurigen Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, die wasserrechtliche Verhandlung und im Anschlusse an dieselbe die politische Begehung und eventuell auch die Enteignungsverhandlung durchzuführen und dieselbe ermächtigt, bei anstandslosem Verhandlungsergebnisse und im Falle der Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung dem Verwaltungsrate der Rohitscher Lokalbahn den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 49.752.]

Reichenberger elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt für die Linie Reichenberg—Rosenthal I: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des von der Stadtgemeinde Reichenberg vorgelegten Detailprojektes der Linie Reichenberg—Rosenthal I der elektrischen Strassenbahnen in Reichenberg samt einer auf dem Altstädter Platze in Aussicht genommenen Verbindungskurve von der Projektslinie zu der Linie Bahnhof—Volksgarten dieser Strassenbahnen im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 3 bis 5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, den Beginn zur Vornahme der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung für den 3. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 53.113.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Mariazell-Gusswerk. (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank vorgelegten generellen Projektes für eine Fortsetzung der vom vorgenannten Verwaltungsrate projektierten Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell nach Gusswerk die Vornahme der Trassenrevision für Dienstag den 15. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 52.915.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau nebst einer Zweiglinie nach Poisdorf. (Anordnung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. November über das vom niederösterreichischen Landesausschusse behufs Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau nebst einer Zweiglinie nach Poisdorf die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 45.222.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Bludenz-Schruns (Montafonbahn). (Detailprojekte für die Varianten in den Teilstrecken km 3·1 bis km 4·8/9, km 8·3/4 bis km 8·7/8 und km 12·3/4 bis km 12·9/10: Anberaumung der Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich der von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck namens der Konzessionswerber der Montafonbahn vorgelegten Detailprojekte für die Varianten in den Teilstrecken km 3·1 bis km 4·8/9, km 8·3/4 bis km 8·7/8 und km 12·3/4 bis km 12·9/10 (Station Schruns) der normalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Lokalbahn von Bludenz nach Schruns (Montafonbahn) die Vornahme der Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für den 10. und 11. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 53.107.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Personenhaltestelle Oberaich.) Am 8. Dezember wird die zwischen den Stationen Bruck a. d. Mur und Niclasdorf der Linie Bruck a. d. Mur—Leoben gelegene Haltestelle Oberaich für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. Schwerin. (Grossh. General-Eisenbahndirektion: Schliessung der Ladestelle Glashütte.) Mit 31. Dezember wird die zwischen den Stationen Karow und Alt-Schwerin gelegene, zur Aufnahme und Auslieferung von Wagenladungsgütern dienende Ladestelle Glashütte für den öffentlichen Verkehr geschlossen werden.

Russland. (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im ersten Halbjahre 1903.) Die Gesamtlänge des russischen, dem öffentlichen Verkehre in der ersten Jahreshälfte dienenden Eisenbahnnetzes betrug nach den amtlichen statistischen Daten 57.429 Werst. Davon entfielen auf die Staatseisenbahnen im Europäischen Russland 28.356 Werst, auf die Privatbahnen, welche im direkten Verkehre stehen, 45.178 Werst, auf die Lokalbahnen 1748 Werst, auf die Staatsbahnen im Asiatischen Russland 7780 Werst, auf die Chinesische Ostbahn in Asien 2346 Werst und die Staatsbahnen im Grossfürstentum Finnland 2723 Werst. Ferner sind in der ersten Hälfte des laufenden Jahres von den im Baue begriffenen Bahnen, deren Gesamtlänge 6816 Werst aufweist, bereits 686 Werst für den temporären Verkehr eröffnet worden. Zum Baue weiterer 4538 Werst war verschiedenen Konzessionären die Erlaubnis seitens der Regierung erteilt worden. Die Ausführung dieser Bahnen ist teils schon in Angriff genommen, teils werden auf ihnen die Trassierungsarbeiten fortgesetzt. Die Einnahmen der Staatsbahnen im Europäischen Russland beliefen sich in der ersten Jahreshälfte auf Rubel 126,810.721, gegen Rubel 113,555.232 im Vorjahre. Demnach sind die Einnahmen um Rubel 13,255.489 gewachsen. Die Gütertransporte erreichten ein Quantum von 1.844,180.000 Pud, gegen 1.569,574.000 Pud im Jahre 1902, während die Anzahl der beförderten Passagiere im laufenden Jahre die Ziffer 20,794.024, gegen 20,438.116 Passagiere im vergangenen Jahre, aufweist. Die Einnahmen der von Privatgesellschaften exploitierten Hauptbahnen beliefen sich auf Rubel 87,895.028, gegen Rubel 73,117.767 für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres. In der ersten Jahreshälfte wurden auf diesen Bahnen insgesamt 14,675.975 Passagiere und 1.156,031.000 Pud Güter transportiert, gegen 14,044.138 Passagiere und 920.803.000 Pud Güter im Vorjahre. Auf den Staatsbahnen im Asiatischen Russland wurden im ganzen Rubel 18,068.334, gegen Rubel 18,559.647 pro 1902, eingenommen, somit ein Mindterertrag von Rubel 491.513 zu verzeichnen ist. An Gütern sind auf den Asiatischen Bahnen im laufenden Jahre 76,643.000 Pud, gegen 72,151.000 Pud im Vorjahre, befördert worden, während sich die Transporte der Passagiere auf 1,502.231, resp. 1,636.665 bezifferten. Wie hieraus ersichtlich, ist im ersten Falle ein Plus von 4,492.000 Pud und beim Passagierverkehre ein Rückgang zu konstatieren. [„O. T.-R.“]

Verschiedene Mitteilungen.

Mährisch-Schlesische Lokalbahn-Aktiengesellschaft. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 17. Oktober fand in Mährisch-Ostrau unter dem Vorsitze des kgl. ungarischen Ministerialrates Emil v. Asboth und im Beisein des Regierungsvertreters Landesregierungs-Sekretärs Julius Freiherrn v. Gotter Resti Ferrari, sowie des Notars Dr. Richard Munk die konstituierende Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft statt. An derselben nahmen sämtliche Aktienzeichner teil. Folgende Beschlüsse wurden stimmeneinhellig gefasst:

1. Eine Aktiengesellschaft unter der Firma Mährisch-Schlesische Lokalbahn-Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Polnisch-Ostrau wird errichtet und die vom Ministerium des Innern unterm 22. August 1903, Z. 36.830, genehmigten Statuten als Gesellschaftsstatuten angenommen.

2. Der Gründerbericht, sowie die Berechnung des Gründungsaufwandes werden genehmigt.

3. Der zwischen der Mährisch-Schlesischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft und der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft abzuschliessende Vertrag, betreffend die Uebertragung sämtlicher Rechte, Pflichten, Konzessionen, Bewilligungen etc., welche die Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft für die neugegründete Gesellschaft in deren Interesse bereits erworben hat, sowie betreffend die bereits ausgeführten Bauten und die Berichtigung des Kaufschillings, wird genehmigt und der zu wählende Verwaltungsrat zum formellen Abschlusse desselben ermächtigt.

4. Das von den Vertretern der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft als Proponentin der Mährisch-Schlesischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft bezüglich der angestrebten Konzession zum Baue und Betriebe der projektierten schmalspurigen Lokalbahn von der Station Hruschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Polnisch-Ostrau mit einem Schleppgeleise zur Sodafabrik in Hruschau abgeschlossene Konzessionsprotokoll, sowie die Entwürfe für obige Konzession und für die Konzessionsbedingnisse wurden genehmigt.

5. Die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrates wurde mit 10 festgesetzt und als solche hierauf

6. gewählt:
a) Emil v. Asboth, kgl. ungarischer Ministerialrat,
b) Dr. Max Böhm, Grossindustrieller,
c) Armin Hartmann, Direktor,
d) Gustav Kögler, Fabriksdirektor,
e) Josef Mauerhofer, Bergdirektor,
f) Georg Munk, Oberingenieur,
g) Dr. Karl Richter, Advokat,
h) Franz Straka, Gemeindevorsteher,
i) Alois Schwarz, Realschulprofessor,
k) Viktor Zeppezauer, Prokurist der Hruschauer Sodafabrik.

Zu Revisoren wurden weiters gewählt: Arpái v. Szüllő und Emil Schreier, zu Ersatzmännern des Revisionsausschusses Karl Zohner und Albert Naske.

8. Vorbehaltlich der Genehmigung durch die erste ordentliche Generalversammlung wurde als Entlohnung der Verwaltungsräte für die Teilnahme an den Sitzungen ein Betrag von je K 20 pro Sitzung und für die auswärtigen Mitglieder überdies die Vergütung der Reiseauslagen festgesetzt, sowie den Revisoren, bezw. den Ersatzmännern ein Honorar von K 300 jährlich zugesprochen.

9. Schliesslich wurde Direktor Armin Hartmann bevollmächtigt, die handelsgerichtliche Registrierung der Aktiengesellschaft durchzuführen.

In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Emil v. Asboth zum Präsidenten und Dr. Max Böhm zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrates gewählt. Zum Direktor der Unternehmung wurde Ingenieur Armin Hartmann auf drei Jahre bestellt. In das Exekutivkomitee wurden entsendet: Emil v. Asboth, Armin Hartmann und Georg Munk. [E.-M.-Z. 50.176.]

Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 26. September fand in Lambach unter dem Vorsitze des Obmannes der Konzessionäre Abtes Cölestin Baumgartner und im Beisein des Regierungsvertreters Statthaltereirates Baron Aichelburg-Labia, sowie des Notars Josef Miller die konstituierende Generalversammlung der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg statt. Bei derselben war ein Aktienkapital von K 495.213 vertreten. Der Rechenschaftsbericht der Konzessionäre wurde genehmigt und die Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg“ mit dem Sitze in Lambach auf Grund der Bewilligung des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. August 1903, Z. 37.678, bezw. der von diesem Ministerium genehmigten Statuten beschlossen. Ferner wurde die Anzahl der Verwaltungratsmitglieder mit 10 festgesetzt, wovon sechs gewählt wurden, und zwar: Karoline Forstinger, Alois Wachlmaier, Franz Edlinger, Andreas Lindinger, Dr. Moriz Weissweiller und Ignaz Fuchs. Drei Mitglieder wurden von der Staatsverwaltung ernannt, und zwar: Abt Cölestin Baumgartner, Franz Niederwieser und Josef Schilcher. Ein Mitglied ist noch vom oberösterreichischen Landesausschusse zu ernennen. In den Revisionsausschuss wurden entsendet: Max Kink und Heinrich Möstl als Mitglieder, sowie Franz Hiegelsberger als Ersatzmann. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde Prälat Cölestin Baumgartner zum Präsidenten und Ignaz Fuchs zum Stellvertreter des Präsidenten des Verwaltungsrates gewählt. [E.-M.-Z. 46.314.]

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Franz Deschka zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Jičin-Rovensko-Turnau“ ernannt und den k. k. Bezirkshauptmann Franz Svatoš in Turnau von der Funktion des Regierungskommissärs bei der genannten Lokalbahn enthoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Direkter Oesterreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Einführung direkter Frachtsätze von Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Einführung bezüglicher Frachtsätze im Tarifwege, gelangen unter Anwendung der Bestimmungen der ab 1. Dezember 1903 gültigen Tarife, Teil I und Teil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr die folgenden direkten Frachtsätze zur Berechnung:

Kilometer bis Triest, bezw. Fiume	Ueber Triest oder Fiume seewärts von	nach den Hafenplätzen, angeführt im Tarife, Teil II, Heft 1, unter													
		B—I							B—II						
		bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen													
		für Güter der Klassen													
		1—6	6 A	7—9	9 A	10	11	12	1—6	6 A	7—9	9 A	10	11	12
		Centimes für 100 kg													
998	Bayreuth	474	559	500	560	515	615	565	574	659	600	660	615	715	665
1032	Hof (Bayer. St.B.) . . .	482	567	511	576	531	631	581	582	667	611	676	631	731	681
1027	Lichtenfels (Bayer. St B.)	481	566	510	570	529	629	579	581	666	610	670	629	729	679
739	München (Z.B.)	414	499	422	482	427	527	477	514	599	522	582	527	627	577
933	Nürnberg (Z.B.)	458	543	479	539	494	594	544	558	643	579	639	594	694	644

Wien, am 1. Dezember 1903. [1160]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

Tirol-Vorarlberg-Süddeutscher Güterverkehr.

Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, vom 1. September 1902.

Erneuerung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 9.

Die Gültigkeit des in der Ueberschrift bezeichneten Ausnahmetarifes Nr. 9 für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation wird für die Zeit ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 erstreckt.

Wien, am 30. November 1903. [1161]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung [1098] in Nr. 132 dieses Blattes vom 14. November 1903 soll es in der 7. Zeile von oben richtig heissen:

„Teil II, Heft 1, 2 und 3, vom 1. Februar 1897 u. s. w.“

Wien, am 30. November 1903. [1162]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe der Refaktietabellen I—IV und der Tabelle der ermässigten Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern zwischen österreichischen und ungarischen Stationen.

Wir bringen hiermit zur Kenntnis, dass die angeführten, im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 26. November 1903 sub Post Nr. 2669—2673 pubizierten Tabellen von unserem Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, ab 1. Dezember 1903 unentgeltlich bezogen werden können.

Wien, am 27. November 1903. [1163]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Anhanges zum Lokalgütertarife vom 1. Jänner 1898.

Mit 1. Jänner 1904 tritt ein neuer Anhang zum Lokalgütertarife vom 1. Jänner 1898, enthaltend ermässigte Kartierungssätze für spezielle Artikel in einzelnen Relationen, in Kraft.

Durch denselben wird der Anhang vom 1. Jänner 1899 samt Nachtrag I hierzu ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare der neuen Tarifvorlage können bei der Direktion der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, bezw. durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 30 Heller pro Stück bezogen werden.

Prag, am 28. November 1903. [1164]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

30. November. In der Strecke Grulich—Mähr.-Schildberg wurde mit dem Zuge Nr. 553 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

1. Dezember. Wegen drohender Dammrutschung wurde auf der Lokalbahn Jičin-Turnau der Gesamtverkehr auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Ausland.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Geänderte Fassung des Warenverzeichnisses der Ausnahmetarife 26 und 44 etc.) Das Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 26 und 44 (für Steinkohlen u. s. w.) im Gütertarifhefte 8 erhält mit sofortiger Gültigkeit eine geänderte Fassung. Der Geltungsumfang der genannten Ausnahmetarife wird hierdurch nicht berührt.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 26 gelten mit sofortiger Wirkung auch für den Verkehr von Mannheim nach den Stationen Albisheim a. d. Pfrimm, Bad Münster a. Stein Pf.B., Börrstadt, Göllheim Dreisen, Harxheim-Zell, Kirchheimbolanden, Marnheim und Morschheim-Ilbesheim.

Ausnahmetarife für Eisen und Stahl zum Baue, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen und Seehafenstationen. (Einbeziehung der Station Oberkassel.) Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 wird die Station Oberkassel bei Düsseldorf des Direktionsbezirkes Köln in die obengenannten Ausnahmetarife als Versandstation einbezogen.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Künzig.) Mit dem 1. Dezember 1903 wurde die Station Künzig der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in das Heft 1 vom 1. Oktober 1902 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Aufhebung der Frachtsätze für Abfallton.) Vom 1. Jänner 1904 ab haben die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 7 b auf S. 164 des Tarifes für Abfallton keine Gültigkeit mehr.

Daselbst sind die Worte „und Abfallthon" zu streichen, so dass dieser Ausnahmetarif nunmehr lautet:

Ausnahmetarif Nr. 7 b
für
Scherben (von zerstörten Hochöfen, Retorten, Tiegeln, Kassetten und Kapseln) bei Aufgabe etc. etc.

Ferner sind zu streichen die Worte:
„und Abfallthon" auf den S. 2, 129 und 134 bei Nr. 7 b, sowie „*Abfallthon . . . 7 b" auf S. 130.

Anhang zum Rheinisch - Westfälisch - Bayerischen Gütertarif, gültig vom 1. Jänner 1904. (Einführung eines Anhanges.) Am 1. Jänner 1904 gelangt zum Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Gütertarife vom 1. Oktober 1896 ein Anhang zur Einführung, welcher besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Dienstsendungen einschliesslich Dienstkohlensendungen an die bayerische Staatseisenbahnverwaltung enthält. Durch denselben werden die in den Leitungsvorschriften zum Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Gütertarife vorgesehenen Bestimmungen und Frachtsätze für Dienstkohlensendungen ausser Kraft gesetzt.

Nach Massgabe der Bestimmungen dieses Anhanges werden die Dienstsendungen zu den für die ausserbayerischen Strecken angegebenen Frachtsätzen nach der bayerischen Bestimmungsstation direkt abgefertigt.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Jänner 1898. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Kabel zu elektrischen Leitungen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 wurde der Ausnahmetarif 49 (Kabel zu elektrischen Leitungen) wie folgt erweitert:

Nach und von	Passau D.L.	Regensburg D.L.
	Mark für 100 kg	
Frankfurt a. M. Hafen . . / Frankfurt a. M. Hauptbhf. tr.	1·33	1·09
Gustavsburg tr.	1·40	1·16
Mainz Hafen . . . . / Kastel Hafen	1·41	1·17

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mitteilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Teil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und ermöglicht hierdurch einen Ueberblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . . .	ganzjährig K 24·—	halbjährig K 12·—	vierteljährig K 6·—
für das **Deutsche Reich** . . .	„ Mk. 25·—	„ Mk. 12·50	„ Mk. 6·25
für das **übrige Ausland** . . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit **jedem Kalendervierteljahr** begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach **aufliegendem Tarif** berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franko.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller pro Tonne à 1000 kg					
2927	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Swoleňowes	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Sendungen müssen für Regiezwecke der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	150	120	30	Im Abrechnungswege		
2928	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Staubkohle und Staubgrieskohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz - Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904			Gebührenfreie Abwage auf der Strassenwage				
2929	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil I (Abteilung B) vom 1. Jänner 1902	Auflegegebühr 2 h pro 100 kg	Auflegegebühr 14 h pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
2930	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna - Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Schönpriesen-Umschlag	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen. Den Umschlag, bezw. die Ueberführung der Kohle vom Wagen in das Schiff haben die Parteien auf ihre Kosten, bezw. durch eigene Arbeitskräfte zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	374 h pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2931	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna - Sternberg, Střebichowitz - Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen. Die betreffenden Sendungen müssen an Organe oder Dienststellen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	33·5 Pfennig pro 100 kg		Im Kartierungswege		
2932	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle und Staubgrieskohle	Altkladno Neukladno Duby, Kladno Buschtěhrad Smečna-Sternberg	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	960 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		Für andere Kohlengattungen hat dieser Frachtsatz keine Gültigkeit
									Heller pro Tonne à 1000 kg					
				Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)					1300	960	340			
2933	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle			Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen und der in Rubrik 14 enthaltenen besonderen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Heller pro Tonne à 1000 kg			Im Kartierungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen an Etablissements, welche durch ein Zweiggeleise mit der Hauptlinie der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubentsch verbunden sind
				Altkladno	Bubentsch Bahnhof				Keine direkten Frachtsätze	292				
				Kladno						292				
				Neukladno						292				
				Buschtěhrad						292				
				Duby						292				
				Smečna-Sternberg						292				
				Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	via Kralup				362	292	70			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2934	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn und Oesterr. Nordwestbahn	Kohle und Kokes	Buschtěhrad, Duby, Altkladno, Neukladno, Kladno, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Iglau (Oe.N.W.B.)	Bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Direkter Tarif vom 1. April 1895	1148 Heller pro Tonne à 1000 kg	892 Heller pro Tonne à 1000 kg	256 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
				via Böhm.-Brod—Kolin										
2935	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Kladno, Duby, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Hennersdorf via Wiener Verbindungsbahn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen. Das Ausladen der Sendungen in Biedermannsdorf, Maria-Lanzendorf, Simmering und Wien E.W.A. haben die Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist selbst zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg 1200		Im Kartierungswege		
					Biedermannsdorf					1110				
					Maria-Lanzendorf					1100				
					Simmering E.W.A.					1100				
					Wien E.W.A. loko					1060				
				via Wien-Donaukaibahnhof										
2936	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Kokes	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Zwittau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	760 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					Brandeis a. d. Adler					720				
					Böhm.-Trübau					720				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2937	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere und von Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Kralup	Prag (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für mineralische Kohle vom 1. Jänner 1898	Heller pro Tonne à 1000 kg 162	142	20	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	
					Bubna (St.E.G.)				162	142	20			
					Bubentsch				162	142	20			
2938	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle und Staubgrieskohle	Kladno, Duby Altkladno Neukladno Buschtěhrad Smečna-Sternberg	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, resp. Kartierungssatz	Heller pro Tonne à 1000 kg 960	940	20	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	Für andere Kohlengattungen als Staubkohle und Staubgrieskohle hat dieses Zugeständnis keine Gültigkeit
				Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)					960	940	20			
				Kladno, Duby Altkladno Neukladno Buschtěhrad Smečna-Sternberg	Schwechat-Kledering und Simmering St.E.G.				Bestehen keine direkten Frachtsätze	950				
				Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Schwechat-Kledering				1320	950	370			
					Simmering St.E.G.				1308	950	358			
2939	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Kladno Altkladno Neukladno Buschtěhrad Duby Smečna-Sternberg Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach (St.E.G.) loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze		100 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1905 einzusenden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2940	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Kokes	Kladno Altkladno Neukladno Buschtěhrad Duby Smečna-Sternberg Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	a) Adamsthal, Blansko, Raitz, Skalitz-Boskowitz, Lettowitz und Brüsau-Brünnlitz b) Brünn St.E.G. loko und transit und Schimitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 800 Heller pro Tonne à 1000 kg ad b) 860 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
2941	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Smečna-Sternberg Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Nemotitz oder Gaya	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	940 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	
2942	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Kokes	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Laa Frättingsdorf Ladendorf Wien St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg 960		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					Simmering St.E.G. Schwechat-Kledering					980				
					Mannersdorf					1028				

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nr.	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2943	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Kokes aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup oder Bubna		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Direkter Tarif vom 1. April 1895	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	Nebenstehende Nachlässe gelten auch für Kohle und Kokes von Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht) nach den genannten Stationen
					Sedletz-Kuttenberg						56			
					Kuttenberg Stadt						76			
					Žiželitz						60			
					Goltsch-Jenikau						60			
					Königgrätz						100			
					Libňowes						52			
					Neubidschow						40			
					Chlumetz						40			
					Wrdy-Bučic						116			
					Poděbrad						10			
					Časlau loko						76			
2944	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Kokes	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Gross-Meseritsch via Brünn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden		140 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
2945	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Kokes			Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Direkter Tarif vom 1. Jänner 1900	Heller pro Tonne à 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
				Kralup	Königstadtl				740	640	100			
				Bubna	Königstadtl				692	592	100			
				Kralup	Křinec				702	640	62			
				Bubna	Křinec				654	592	62			
				Kralup	Rožďalovic				760	720	40			
				Bubna	Rožďalovic				712	672	40			
				Kralup	Libaň-Psinic				770	730	40			
				Bubna	Libaň-Psinic				722	682	40			
				Kralup	Gutwasser				902	802	100			
				Bubna	Gutwasser				854	754	100			

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publikation erfolgt: von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen
2946	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Kokes	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Strebichowitz-Winařitz (auch Libuschiner Schacht)	Olmütz (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg: 960		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikatfrachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					Zamrsk					880				
2947	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Kokes	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Strebichowitz-Winařitz (auch Libuschiner Schacht)	Grussbach-Schönau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg: 940		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikatfrachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					Neubau-Kreuzstetten					960				
					Stadlau					960				
					Landskron					800				
					Hohenstadt					800				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2948	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Strebichowitz-Winařitz (auch Libuschiner Schacht)	Raudnitz St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze		60 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1905 einzusenden	
2949	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Strebichowitz-Winařitz (auch Libuschiner Schacht)	Schönpriesen loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	374 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2950	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Smečna-Sternberg Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife			100 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1905 einzusenden	
2951	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Mittelsteine St.E.G. via Chotzen—B.-Brod	Prag-Hrabovka transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	946 Heller pro Tonne à 1000 kg	926 Heller pro Tonne à 1000 kg	20 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
2952	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine St.E.G.	Chrudim Stadt Schreckenstein	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze		796 Heller pro Tonne à 1000 kg 928 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Zahl	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung		
2953	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kokes	Friedenshoffnungsgrube B. F., Friedenshoffnungsgrube N. M., Glückhilfgrube N. M., Egmontschaft und Mayrauschacht, Gustav- und Abendröthegrube, Bahnschacht, Cäsargrube, Melchiorgrube und Steingrund	Schönpriesen (via Halbstadt—Tinischt—Kolin—Böhm.-Brod)	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Erfüllung der im zitierten Tarife enthaltenen Bedingungen. Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschreibung „via Halbstadt—Tinischt—Kolin—Böhm.-Brod" tragen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohle und Kokes vom 1. November 1897	Verschieden	800 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens 31. März 1905, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	
2954	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Niederschlesische Kohle und Kokes	Sämtlichen Versandstellen, mit Ausnahme von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten der direkten Tarife vom 1. November 1897 nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwestbahn	Bubna loko und transit Prag St.E.G. Prag Oe N.W.B. Vysočan Oe.N.W.B. Lieben St.E.G. Lieben Oe.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der St.E.G. und Oe.N.W.B. etc.	Verschieden	Verschieden	60 Heller pro Tonne à 1000 kg 80 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2955	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Kokes	sämtlichen Versandstellen des Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.	Brünn loko und transit (für Sendungen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Schmitz, ferner Königsfeld, Tischnowitz und Austerlitz via Brünn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Direkter Tarif für Steinkohlen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897 und Teil II, Heft 3, des Lokaltarifes der St.E.G. vom 1. Jänner 1898	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg 80	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Versenderin lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					Blansko						40			
2956	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Kokes	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine (St.E.G.)	Lanzendorf-Rannersdorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897 und Lokaltarif, Teil II Heft 3, der St.E.G. vom 1. Jänner 1898	Verschieden	1130 Heller pro Tonne à 1000 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2957	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine (St.E.G.)	Močowitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Heller pro Tonne à 1000 kg 1050	1002	48	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					Wrdy-Bučitz				1070	1022	48			
					Žleb				1070	1022	48			
2958	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesische Kohle und Kokes	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897 (von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft)	Butschowitz / Ung.-Ostra	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden	Verschieden	80 Heller / 100 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
2959	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesische Kohle und Kokes	den Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897, mit Ausnahme von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Böhm.-Trübau (via Chotzen)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und Ausnahmetarif Teil II, Heft 3, der Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1898 (Nachtrag)	Heller pro Tonne à 1000 kg Verschieden	—	160	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
				Ludwigsdorf					698	588	110			
				Rubengrube					686	576	110			
				Neurode					680	570	110			
				Möhlten					644	566	78			
				Mittelsteine St.E.G.					680	540	140			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2960	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Kokes	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-R. Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897 und Lokaltarif, Teil II, Heft 3, der St.E.G. vom 1. Jänner 1898	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					a)									
					Budigsdorf						148			
					Frättingsdorf						200			
					Grussbach-Schönau						200			
					Hödnitz						200			
					Kromau						180			
					Laa						200			
					Ladendorf						200			
					Landskron						134			
					Littau						158			
					Mislitz						200			
					Mistelbach						200			
					Müglitz						148			
					Neubau-Kreuzstetten						200			
					Olmütz St.E.G. loko und trans.						162			
					Sichelsdorf						128			
					Stefanau						158			
					Triebitz loko						88			
					Triebitz transit (für Stationen der Lokalbahn Prossnitz-Triebitz, exkl. Prossnitz)						88			
					Wolkersdorf						200			
					b)									
					Bruck a. d. L. Lokalbahn loko und trans. (für Stationen der Lokalbahnstrecke Bruck-a. d. L.—Hainburg) Fischamend, Klein-Neusiedl (via Stadlau), Mannersdorf, Schwadorf (via Wien-Götzendorf), Trautmannsdorf, Wilfleinsdorf						270			
			Niederschlesische Kokes		c) Grammat-Neusiedl loko und transit						270 *)			*) Für niederschlesische Kohle hat dieser Nachlass keine Gültigkeit
2961	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle	den Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897	Lobositz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897	Verschieden		160 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2962	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesischer Kokes	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897 nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Libschitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der St.E.G.	Verschieden		64 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
2963	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Kokes	den Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897	Theresienstadt	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Steinkohle etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897	Verschieden		120 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
2964	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Kokes	sämtlichen Versandstellen der Tarife vom 1. September 1897 und vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.	Zwittau und Polička	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897 und der St.E.G. vom 1. November 1897, und Teil II, Heft 3, des Lokaltarifes der St.E.G.	Verschieden		112 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2965	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische und Neuroder Kohle und Kokes	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Direkter Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897 und Teil II, Heft 3, des Lokaltarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1898	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					Brüsau-Brünnlitz						102			
					Lettowitz						118			
					Skalitz-Boskowitz						138			
					Raitz						146			
2966	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle			Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an die Heizhausleitung der Oesterr. Nordwestbahn, resp. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in Schreckenstein, bezw. Josefstadt-Jaroměř adressiert und für Regiezwecke dieser Bahnen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Heller pro Tonne à 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
				Ludwigsdorf	Schreckenstein				952	860	92			
				Rubengrube	Schreckenstein				934	842	92			
				Neurode	Schreckenstein				928	836	92			
				Möhlten	Schreckenstein				926	834	92			
				Mittelsteine St.E.G.	Schreckenstein				928	780	148			
				Ludwigsdorf	Josefstadt-Jaroměř				598	524	74			
				Rubengrube	Josefstadt-Jaroměř				586	512	74			
				Neurode	Josefstadt-Jaroměř				580	506	74			
				Möhlten	Josefstadt-Jaroměř				578	504	74			
				Mittelsteine St.E.G.	Josefstadt-Jaroměř				580	414	166			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2967	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesischer Kokes	sämtlichen Stationen des direkten Tarifes für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.	Wien St.E.G. loko und transit (für Stationen der Südbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Eisenbahn Wien-Aspang)	Für das 3000 t übersteigende Quantum. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Tarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und Ausnahmetarif, Teil II, Heft 3, der St.E.G. vom 1. Jänner 1898	Verschieden		158 Heller pro Tonne à 1000 kg; 36 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte, auf den Namen des Reklamanten als Absender lautende Duplikat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1905 vorzulegen sind	Für das 3000 t übersteigende Quantum wird der Nachlass von 36 Heller pro Tonne à 1000 kg nicht liquidiert
2968	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralkohle	Segen-Gottes	Pernhofen-Wulzeshofen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	481 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege	.	Auf den nebenstehenden Frachtsatz wird keine anderweitige Refaktie liquidiert
				via Grussbach-Schönau										
2969	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Wien St.E.G. (Arsenal)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Militärstelle im k. u. k. Arsenal adressiert sein und unter Beidruck des Amtssiegels oder der Amtsstampiglie auf dem Aviso und dem Bezugscheine seitens der Militärstelle bestätigt werden, dass sie in das Eigentum der Militärverwaltung übergehen. Die Verladung, sowie das Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig normierten Fristen auf eigene Kosten selbst zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	696 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2970	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes via Götzendorf	Mannersdorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	844 Heller pro Tonne à 1000 kg	760 Heller pro Tonne à 1000 kg	84 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
2971	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kokes	Segen-Gottes	Bischofshofen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Direkter Tarif vom 1. Jänner 1901	1400 Heller pro Tonne à 1000 kg	1310 Heller pro Tonne à 1000 kg	90 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
2972	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kokes	Segen-Gottes	Kirchbüchl	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Direkter Tarif vom 1. Jänner 1901	1580 Heller pro Tonne à 1000 kg	1460 Heller pro Tonne à 1000 kg	120 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
2973	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Karlsbad B.E.B.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	1844 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2974	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kokes	Segen-Gottes (St. E. G.)	Mariaschein (A. T. E.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	1009 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
2975	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kokes	Segen-Gottes via Wien-Donaukaibahnhof-Nussdorf-Wörgl	Brixlegg	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, resp. direkter Tarif vom 1. Jänner 1901	Besteht kein direkter Frachtsatz	1516 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
2976	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kokes	Segen-Gottes via Böhm.-Brod—Prag Hrabovka	Schlan	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	1042 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
2977	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kokes	Segen-Gottes	Wien-Donaukaibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen zum Umschlage nach solchen Schiffsstationen, welche nicht zugleich Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen sind	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	470 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe und die dazu gehörigen Dokumente, durch welche die vorstehend angegebene Destination nachgewiesen wird. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2978	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes via Böhm.-Trübau—Triebitz	Mähr.-Trübau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner **1904** bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember **1904**	Lokaltarife	**900** Heller pro Tonne à 1000 kg	**800** Heller pro Tonne à 1000 kg	**100** Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März **1905** vorzulegen	
2979	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Kokes und Briquettes zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft	Segen-Gottes	Grammat-Neusiedl	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner **1904** bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember **1904**	Lokaltarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	720 Heller pro Tonne à 1000 kg	**434** Heller pro Tonne à 1000 kg	286 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter Duplikat-Frachtbriefe, auf welchen Dienststellen der **Südbahn-Gesellschaft als Empfänger** erscheinen müssen, und welche bis Ende März **1905** einzusenden sind. **Die Duplikat-Frachtbriefe dürfen keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nr.	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2980	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Oesterr. Nordwestbahn	Segen-Gottes	Obřischko transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischer Kohle der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, gültig vom 1. Jänner 1898	442 Heller pro Tonne à 1000 kg	280 Heller pro Tonne à 1000 kg	162 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und auf welchen Dienststellen der Oesterr. Nordwestbahn als Empfänger erscheinen müssen, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
2981	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898	656 Heller pro Tonne à 1000 kg	566 Heller pro Tonne à 1000 kg	90 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
2982	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle und Kokes	Segen-Gottes	allen Stationen	Verladung durch die Arbeiter der Partei und auf deren Kosten. Von dieser Vergütung sind die für Regiezwecke der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmten Kohlen- und Kokessendungen ausgeschlossen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904				40 Heller pro Wagen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht	Im Rückvergütungswege	Vorlage von Verladeausweisen an die Station Segen-Gottes durch diejenigen Gewerkschaften, welche die Verladung besorgt haben	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2983	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kokes	Segen-Gottes	Böhm.-Brod	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif, Teil II, Heft 3	Heller pro Tonne à 1000 kg 968	742	226	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen, einzusenden bis spätestens Ende März 1905	
					Pečok				930	742	188			
2984	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Marchegg für Sendungen: a) nach den Stationen von Deveny-Ujfalu bis Szob (exkl.), dann nach den Stationen der in dieser Strecke einmündenden Zweigbahnen und den Stationen der Westungarischen Lokalbahn von Pozsony bis Hegyeshalom (exkl.) via Pozsony	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkt nach den betreffenden ungarischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Heller pro Tonne à 1000 kg 656	566	90	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 einzusenden sind	
					b) nach den Stationen von Szob bis Palota inkl.				656	536	120			
					c) nach unterhalb Kóbánya gelegenen Stationen				656	480	176			
					Vlarapass für Sendungen: d) nach Stationen der Waagtallinie und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn via Vlarapass				872	672	200			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									pro Tonne à 1000 kg in Heller					
2985	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	**I.**	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898				Im Rückvergütungswege	**Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind**	
					Hohenstadt				894	616	278			
					Stefanau (via B.-Trübau)				900	616	284			
					Brünn loko				252	210	42			
					Schimitz				272	230	42			
					Znaim (St.E.G.) loko				640	620	20			
					Znaim trs. (für Stationen der Oe.N.W.B. und deren Anschlussbahnen)				640	540	100			
					Grussbach-Schönau loko Grussbach-Schönau trs. (für Stationen der K.F.N.B. inklusive Zellerndorf)				480	340	140			
					Grammat-Neusiedl				720	520	200			
					Okřischko trs. (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen der Strecken: Iglau Stadt—Tabor—Pisek —Ražice, Ober - Cerekwe — Wessely o. d. L. — Gmünd, Wessely o. d. L.—Gaisbach-Wartberg, Budweis—Protivin und Tabor—Sobieslau, ferner der Lokalbahnen Budweis-Salnau, Mähr.-Budwitz (exkl.) — Jamnitz und Wolframs-Teltsch, exkl. der Stationen Erdweis, Gmünd, Freistadt i. O., Gaisbach - Wartberg, Gratzen und Prägarten				442	342	100			
					Okřischko trs. für Stationen der Oe.N.W.B. und Kralohof				442	402	40			
					Budischau				332	292	40			
					Střelitz				178	126	52			
					Misslitz				400	360	40			
					Bisenz Stadt				636	558	78			
					Bisenz-Pisek trs.				654	558	96			
					Ung.-Hradisch Stadt " " transit " " (Zuckerfabrik)				742	592	150			
					Wessely a/March				680	592	88			
					Ungar.-Ostra				696	592	104			
					Butschowitz				422	382	40			
					Schlapanitz				304	264	40			
					Austerlitz				346	286	60			
					Kromau				340	320	20			
					II. Brünn trs., resp. Obergerspitz trs.: a) für Stationen der K.F.N.B. zwischen Brünn und Lundenburg (exkl. Brünn und Lundenburg), ferner für die Stationen Chirlitz-Turas und Sokolnitz der früheren Mährisch-Schlesischen Nordbahn b) für Lundenburg und darüber gelegene Stationen der K.F.N.B. (exkl. Wien, Bisenz, Hradisch und Zellerndorf)				a) 252 b) 252	182 146	70 106			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									pro Tonne à 1000 kg in Heller					
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	**III.** Holubitz transit (für die Stationen Rausnitz, Wischau, Eywanowitz, Nezamislitz und Kojetein und für hinter Kojetein gegen Prerau und hinter Nezamislitz gegen Olmütz gelegene Stationen der früheren Mährisch-Schlesischen Nordbahn)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898	346	292	54	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
					IV. Wien (St.E.G.) transit a) für Sendungen, welche via Wr.V.B. auf die Oe.N.W.B. oder via D.U.B. auf fremde Bahnen übergehen (mit Ausnahme der Stationen der E.W.A.)				a) 656	480	176			
					b) für Sendungen, welche für Regiezwecke der E.W.A. und der Südbahn bestimmt sind und an die Verwaltungen dieser Bahnen adressiert sind				b) 656	410	246			
					c) nach Wien (St.E.G.) trs. für die Stationen von Brunn-Maria Enzersdorf bis Wr. Neustadt (exklusive Vöslau und Wr. Neustadt), ferner für Trumau und Traiskirchen der E.W.A.				c) 656	410	246			
					d) nach Wien (St.E.G.) transit (für Liesing)				d) 656	446	210			
					e) nach Fischamend (via Götzendorf)				e) 868	708	160			
					f) nach Bruck a. L. trs.				f) 780	620	160			
			Kokes		**V.** Prag (St.E.G.), Bubna (St.E.G.), Lieben (St.E.G.)				1000	782	218			
					Prag Hrabovka trs.				—	742	—			
2986	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Kokes, Briquettes	Segen-Gottes	Oktischko (St.E.G.) loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen vom Bahnhofe in Oktischko per Achse abgeführt werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	442 Heller pro Tonne à 1000 kg	362 Heller pro Tonne à 1000 kg	80 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2987	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kokes	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) von Hruschau und Mähr.-Ostrau	a) Prag Smichow transit Prag (St.E.G.) transit Prag (St.E.G.) loko Bubna (St.E.G.) Lieben (St.E.G.) b) Prag Smichow transit Prag (St.E.G.) transit Prag (St.E.G.) loko Bubna (St.E.G.) Lieben (St.E.G.)	**Minimalquantum 1000 Tonnen.** **Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarife**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller pro Tonne à 1000 kg** a) 1156 1052 1072 1078 1072 b) 1132 1028 1048 1054 1048		**Im Rückvergütungswege**	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind**	**Kohlensendungen der Provenienz ad a) und b) nach den genannten Abgabsstationen können in das nebenstehend angegebene Minimalquantum eingerechnet werden; für diese Kohlensendungen haben jedoch die vorstehenden Frachtsätze keine Gültigkeit**
2988	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ostrauer und oberschlesische Kohle und Kokes	Versandstellen der direkten Tarife vom 1. April 1898 und 1. Juni 1901 via Bisenz-Pisek transit	Austerlitz, Nemotitz } via Holubitz Gaya } via Bisenz-Pisek transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Kohlentarife für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. April 1898, und für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. Juni 1901	Verschieden		**Heller pro Tonne à 1000 kg** 20 30 30	Im Rückvergütungswege	**Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1905**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2989	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische Kohle und Kokes	Mittelwalde transit	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Schnittfrachtsatz der Gruppe A auf Seite 19 des Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Kattowitz nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc., gültig vom 1. November 1897	718 Heller pro Tonne à 1000 kg	560 Heller pro Tonne à 1000 kg	158 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	
2990	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle	Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz via Wildenschwert	Pečck; Böhm.-Brod	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Kattowitz nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Verschieden	44 Heller *) pro Tonne à 1000 kg	94 Heller *) pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1905, widrigenfalls jeder Anspruch erlischt	Die Sendungen müssen mit direkten, nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. *) Bei eventueller Reduzierung des offiziellen Frachtsatzes vermindert sich der Nachlass um die Differenz zwischen dem bisherigen und dem neuen Frachtsatze
2991	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle und Kokes	Mittelwalde transit via Wildenschwert	Běchowitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Kattowitz nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Verschieden	996 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1905, widrigenfalls jeder Anspruch erlischt	Die Sendungen müssen mit direkten, nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und muss auf denselben die Umkartierung in Wildenschwert vorgeschrieben sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2992	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ostrauer Kohle und Kokes	Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. Juni 1899 via Wien Nordbahnhof transit—Wiener Verbindungsbahn	Wien St.E.G. und Simmering St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Kohlentarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf, gültig vom 1. Juni 1899	Verschieden		20 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1905	Bei eventueller Aenderung der Frachtsätze des zitierten Tarifes wird auch eine entsprechende Modifikation des Zugeständnisses vorbehalten
2993	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Stück-, Nuss- und Würfelkohle, sowie Steinkohlenbriketts von den Versandstellen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. Mai 1901 via Wien Nordbahnhof - Wiener Verbindungsbahn	Wien St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif vom 1. Mai 1901	Verschieden		36 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und nicht rückgestellt werden, längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	Bei eventueller Aenderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modifikation des Zugeständnisses vorbehalten
2994	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig (St.E.G.)	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	12 Kronen pro 10.000 kg	8 Kronen pro 10.000 kg	4 Kronen pro 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende, mit keinem Refaktiestempel versehene Original-Frachtbriefe, spätestens bis Ende März 1905 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2995	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Gaya	Austerlitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	320 Heller pro Tonne à 1000 kg	286 Heller pro Tonne à 1000 kg	34 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
2996	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kokes	Prag St.E.G. oder Bubna St.E.G.	Wien St.E.G., K.F.N.B., Floridsdorf	Zahlung der Fracht für das faktisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Heller pro Tonne à 1000 kg: Verschieden	820		Im Kartierungswege		
				Bubna St.E.G.	Marchegg loko oder transit				1194	940	254			
2997	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kokes und Kaumacit	Schönpriesen via Grammat-Neusiedl	Leobersdorf (S.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	1462 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2998	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohlen, mineralische, der Tarif-Position K—25	Wien St.E.G. transit	dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände in Wien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für das städtische Elektrizitätswerk bestimmt, bezw. an das städtische Elektrizitätswerk an der Erdbergerlände in Wien adressiert sind	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	200 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
2999	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kokes und Kaumacit	Schönpriesen	Bodenbach St.E.G. loko und transit, Topkowitz-Kartitz und Nestersitz-Pömmerle sämtlichen im Ausnahmetarife für mineralische Kohle etc., Teil II, Heft 3, der St.E.G., gültig ab 1. Jänner 1898, auf Seite 7 und 8 angeführten Stationen, exkl. Bodenbach, Topkowitz-Kartitz, Nestersitz-Pömmerle und Nestomitz (Zuckerfabrik)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Kokes gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	110 Heller pro Tonne à 1000 kg Die nach den betreffenden Stationen ab Aussig bestehenden Frachtsätze auf Seite 7 und 8 des Ausnahmetarifes für mineralische Kohle etc., Teil II, Heft 3, der St.E.G., gültig ab 1. Jänner 1898		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3000	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kokes	Lieben St.E.G.	Schönweid (chem. Fabrik)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	480 Heller pro Tonne à 1000 kg	440 Heller pro Tonne à 1000 kg	40 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
3001	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Wien St.E.G. transit	Stadlau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Kokes gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Versender, resp. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	158 Heller pro Tonne à 1000 kg	130 Heller pro Tonne à 1000 kg	28 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
3002	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Gaya	Bohuslawitz bei Gaya	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	134 Heller pro Tonne à 1000 kg	120 Heller pro Tonne à 1000 kg	14 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3003	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle und Kokes	diversen Stationen	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	In vollen Wagenladungen bei Verwiegung auf der Strassenbrückenwage	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil I (Abteilung B) vom 1. Jänner 1902	Wägegeld 20 Heller pro Tonne à 1000 kg	120 Heller pro Wagen		Im Kartierungswege		
3004	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kokes und Kaumacit	Schönpriesen	B.-Kamnitz B.-Leipa B.N.B. und A.T.E. Dux Eger B.E.B. Holoubkau Hořowitz Königshof Komotau A.T.E. Leitmeritz A.T.E. Maffersdorf Maffersdorf Fabrik Mochov Pilsen Reichenberg S.St.B., S.N.D.V.B. und A.T.E. Rokytzan Teplitz Weisswasser Zbirow und Zbirow Haltestelle	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Kokes gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg 366 418 236 732 800 770 664 280 284 662 642 760 614 552 780 204 510 780		Im Kartierungswege		
3005	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kokes zu Regiezwecken der Wiener Stadtbahn	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände via Wien-Donaukaibahnhof	Heiligenstadt	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen und der in Rubrik 14 enthaltenen besonderen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände an eine Dienststelle der Wiener Stadtbahn zur Aufgabe gebracht werden.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Besteht kein direkter Tarif		200 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3006	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kokes	Bubna (Bahnhof der St.E.G.)	Prag-Hrabovka transit	Zahlung der Fracht für das faktisch verladene Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	140 Heller pro Tonne à 1000 kg	114 Heller pro Tonne à 1000 kg	26 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1905 vorzulegen	
3007	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohlenziegel (Briquettes)	Bodenbach (St.E.G.) transit	Wien St.E.G. transit (für Sendungen nach Penzing bei Wien)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif		1080 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1905 einzusenden sind	
3008	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzspäne zu Geflechten	Rumburg	Wohlen-Villmergen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 10. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 3 (Ausnahmetarif Nr. XL) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Centimes 402	Centimes 379	Centimes 23	Im Kartierungswege		
				Schönlinde					398	376	22			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3009	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Oelsaaten b) Säcke, leere, gebrauchte	Wien-Lagerhaus oder Wien-Praterquai	Nussdorf oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, b) in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Wiener Ueberfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	8 Heller	4 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		Für das Umladen aus dem Schiffe in die Eisenbahnwagen oder umgekehrt wird eine Auf-, bezw. Abladegebühr nicht berechnet. Für die Besorgung der Umladung sind die bezüglichen Vereinbarungen mit den Schiffahrts-Gesellschaften massgebend
3010	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Steine (Bruchsteine), roh behauene	Genf (Genève) transit für Sendungen von Volvic, Station der Orléansbahn	Cilli S.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 15. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif des Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehres vom 1. Februar 1874	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	32·00 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartierungswege		
3011	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Glasscherben	Puchheim	Graz S.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 10. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	1·26 Mark		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3012	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Stärkezucker aus der Pos. Z—8 c und Stärkezuckersyrup aus der Pos. S—67 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B	Ronow a. d. Sazawa	Salzburg k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg; b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür; c) von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen von 10.000 kg obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 426 Heller ad b) 303 „ ad c) 287 „		Im Kartierungswege		
3013	k. k. österr. Staatsbahnen		Schusterspäne aus Pos. H—18 e der Güterklassifikation	Strasswalchen	Hütteldorf-Hacking transit	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg mit nach einer ungarischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	280 Heller	204 Heller	76 Heller	Im Kartierungswege		
3014	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. II, Serie 2, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	a) Annathal-Rothau b) Neudek	Lindau transit Alt-Solothurn Arbon Baden Basel (S.B.B. und Bad.B.) Basel-St. Johann Biel (Bienne) Chur Lausanne Luzern Neu-Solothurn Rapperswil Rheineck Romanshorn Rüti (Zürich) St. Gallen Schaffhausen (S.B.B. und Bad.B.) Sursee Zürich Hauptbahnhof Zug	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 10. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 3 (Ausnahmetarif Nr. II, Serie 2), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes a) b) — 180 271 291 — 213 — 236 — 238 290 310 239 259 371 391 — 283 270 290 243 263 186 206 — 200 — 258 — 228 — 199 266 286 — 243 243 263		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3015	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	den Stationen der k.k.St.B.: Eisenberg, Kosten, Rosenthal-Graupen, Teplitz-Waldthor	Wr.-Neustadt E.W.A., Wr.-Neustadt S.B., Felixdorf S.B., Theresienfeld S.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 15. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894	1270 Heller für 1000 kg	1250 Heller für 1000 kg	20 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
3016	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker der Pos. Z—8b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902	Cellechowitz	Austerlitz via Prossnitz K.F.N.B.-Holubitz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei den Sendungen nach Austerlitz Besorgung des Aufladens durch den Absender, bei den Sendungen nach den übrigen Empfangsstationen Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 62		Im Kartierungswege		
				Cellechowitz	Brünn K.F.N.B.					59				
					Chropin					39				
					Göding					73				
					Hohenau					90				
					Kojetein					36				
					Lundenburg					82				
					Mähr.-Ostrau					80				
					Prerau					43				
					Rohrbach i. M.					67				
				via Possnitz K.F.N.B.										
3017	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Möbel aus gebogenem Holze, als sperriges Gut	Bistritz a. H.	Oderberg transito	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Aufladen der Sendungen durch die Absender	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 216	151	65	Im Kartierungswege		
				Wsetin					226	196	30			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3018	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Der im Tarif-Teil II, Abteilung A, für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Februar 1898 enthaltene Schnittsatz Peri transit—München Zentralbahnhof der Eilgutklasse a) von Frcs. 16·30 für 100 kg (Seite 10 des Nachtrages II), gültig für frische Blumen mit Schnellzügen, gelangt auch für „frische Erdbeeren" als Schnellzugsgut zur Anwendung				vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1904					Im Kartierungswege		
3019	Südbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle) auch Briquettes von Braunkohle	Skalis	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für die genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 62		Im Kartierungswege		
					Pettau					53				
					Puntigam					60				
3020	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Střebichowitz-Winařitz (St.E.G.)	Bozen-Gries (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung adressiert sein	vom 8. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	2304 Heller pro Tonne	2172 Heller pro Tonne	132 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3021	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Pos. G—3 a) und b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902	Hullein	Bennisch	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	169 Heller	151 Heller	18 Heller	Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
103	Nr. 137 vom 26. November 1903	2693	K. k. österr. Staatsbahnen		Kohlenabfälle, und zwar Staubkohle und Lösche	Littitz Nürschan etc.	Amstetten Attnang-Puchheim etc.	Die Frachtsätze von Staab nach Bischofshofen haben richtig zu lauten: normal: 1000 ermässigt: 910 Differenz: 90	
	Nr. 133 vom 17. November 1903	2526	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Eier (Geflügeleier)	Pécs	Bregenz transit*) etc.	In der Rubrik 5 („von") soll es statt „Péc" richtig heissen: „Pécs"	
	Nr. 136 vom 24. November 1903	2633	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Petroleum, raffiniert	Trzebinia Borysław Drohobycz etc.	Karlstadt Kronach Kulmbach etc.	Der undeutlich gedruckte Frachtsatz Krosno-Rothenburg a. Tauber beträgt richtig „294 Pfennig"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 141. **Wien, 5. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 1 des XVI. Jahrganges (1902) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

(K. k. Bezirksgericht Brünn Stadt.)

Gegen den Inhalt des Frachtbriefes, auch insofern es sich um bahnseitige Bestätigungen handelt, ist der Gegenbeweis zulässig, weil ein Gegenbeweis gegen alle Urkunden, selbst öffentliche Urkunden, geführt werden kann.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Grenzen der Vollmacht des Ueberbringers des Frachtbriefes und des Gutes zu überprüfen, sofern der Absender diese Vollmacht nicht ausdrücklich der Eisenbahn gegenüber in einer unzweifelhaften Weise eingeschränkt hat.

Der frachtbriefmässige Absender muss die vom Ueberbringer für ihn im Frachtbriefe abgegebenen Erklärungen, sofern sie nicht im Widerspruche mit der von ihm im Frachtbriefe ausgedrückten Willenserklärung stehen, auch gegen sich gelten lassen.

Die gemäss § 55 (3) Betr.-Regl. abgegebenen Erklärungen werden dadurch nicht ungültig, dass die Eisenbahn den Zeitpunkt der tatsächlichen Absendung des Gutes auf dem Frachtbriefe durch die Aufdrückung eines besonderen Stempels nicht ersichtlich gemacht und diesen Zeitpunkt dem Absender nicht mitgeteilt hat.

(Entscheidung vom 21. Juni 1902, C XI $\frac{517/2}{5}$.)

Am 16. November 1901 gelangte in der Station A. S. nach der Station M. S. ein Waggon Korn zur Aufgabe, welcher von der Eisenbahn zum Transporte übernommen wurde. Dem Frachtbriefe wurde zum Zeichen der Annahme der Tagesstempel der Versandstation aufgedrückt, jedoch beanspruchte die Eisenbahn von dem Ueberbringer des Frachtbriefes K. F., welcher nicht zugleich der Versender war, die Abgabe einer Erklärung auf dem Frachtbriefe, dass er damit einverstanden sei, dass die Lieferfrist für die aufgelieferte Sendung von der auf die tatsächliche Absendung des Gutes nächstfolgenden Mitternacht zu rechnen sei. Der Ueberbringer K. F. gab diese Erklärung ab. Das Gut wurde sohin am 19. November 1901 von der Station A. S. abbefördert und langte am 28. November 1901 in der Station M. S. an, in welcher der Empfänger an diesem Tage noch vormittags von der Ankunft des Gutes verständigt wurde. Auf dem Frachtbriefe ist allerdings von der Empfangsstation der Tagesstempel des 29. November 1901 als Stempel der Ankunft des Gutes angebracht worden.

Der Empfänger bezog das Gut, anerkannte jedoch für sich nicht die Verbindlichkeit der Erklärung des K. F. auf dem Frachtbriefe und begehrte, da die Lieferfrist in der Strecke A. S.—M. S. acht Tage beträgt, für die vorliegende Lieferfristüberschreitung von der Eisenbahn Schadenersatz.

Als die Eisenbahn diesen Anspruch ablehnte, betrat er den Klageweg.

Er bestritt, dass der Versender die im § 55 (3) Betr.-Regl. vorgesehene Einverständniserklärung im gegebenen Falle abgegeben habe, und behauptete, dass der Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe nicht durch Aufdrückung eines besonderen Stempels ersichtlich gemacht und dem Versender dieser Zeitpunkt auch nicht mitgeteilt wurde, daher für die Berechnung der Lieferfrist nur der auf dem Frachtbriefe ersichtliche Tagesstempel in Betracht komme. Im übrigen gab er zu, dass die im § 55 (3) Betr.-Regl. vorgesehene Genehmigung der Aufsichtsbehörde erfolgte und verlautbart wurde.

Die beklagte Eisenbahn wendete dagegen ein, dass sie zwar die direkte Ermächtigung des K. F. seitens des Versenders zur Abgabe der bezüglichen Erklärung nicht behaupte, dass K. F. jedoch der Eisenbahn gegenüber zur Abgabe dieser Erklärung legitimiert gewesen sei, weil ihn der Versender mit der Ware und mit dem Frachtbriefe zur Eisenbahn schickte und somit auch zur Ausstellung solcher Erklärungen bevollmächtigte. K. F. habe die Ware selbst verladen und wusste, an welchem Tage die tatsächliche Absendung derselben erfolgte.

Im übrigen sei die reglementarische Lieferfrist eingehalten worden, da die Ware am 19. November 1901 expediert und der Empfänger am 28. November 1901, um 11 Uhr 35 Minuten vormittags, von der Ankunft telegraphisch verständigt wurde.

Das k. k. Bezirksgericht Brünn Stadt wies den Kläger auf Grund der mit beiden Teilen durchgeführten Streitverhandlung mit dem Urteile vom 21. Juni 1902, C XI $\frac{517/2}{5}$ ab.

Entscheidungsgründe:

I. Im vorliegenden Falle handelt es sich zunächst darum:

1. ob der Kläger die von K. F. auf dem Frachtbriefe abgegebene Erklärung, dass er mit der Berechnung der Lieferfrist von dem Tage der wirklichen Absendung des Gutes einverstanden ist, gegen sich gelten lassen müsse, und
2. im bejahenden Falle, ob
   a) der Umstand, dass der Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe durch Aufdrückung eines besonderen Stempels nicht ersichtlich gemacht und
   b) der frachtbriefmässige Versender von der Absendung nicht verständigt wurde,

   für den vorliegenden Rechtsfall von Bedeutung sind.

Ad 1. Nach § 55 (1) Betr.-Regl. ist die Eisenbahn nur dann verpflichtet, die Güter zum Transporte anzunehmen, wenn die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Ist dies nicht möglich, so steht der Eisenbahn ein doppeltes Recht zu: sie kann nämlich das Gut nur in einstweilige Verwahrung nehmen und bis zur wirklichen Beförderung bloss die Haftung als Verwahrer, nicht als Frachtführer auf sich nehmen (§ 55 [2]), oder aber bei Wagenladungsgütern, wenn sie trotzdem schon von der Uebernahme des Gutes als Frachtführer haften will, von dem Absender die Erklärung verlangen, dass die Lieferfrist erst vom Tage der tatsächlichen Absendung zu rechnen ist (§ 55 [3]).

Der Grund dieser Bestimmung liegt darin, dass in der Regel die Verladung der Wagenladungsgüter, insbesondere der in loser Schüttung aufgegebenen Güter, Sache des Absenders ist, und dass etwaige Verzögerungen beim Aufladen und infolgedessen bei der Expedition nicht auf Rechnung der Eisenbahn gehen können.

Im vorliegenden Falle trifft die letztere Ausnahme zu (§ 55 [3]), weil es sich um eine ganze Wagenladung von Korn handelte. Allerdings heisst es an dieser Stelle des Betriebsreglements, dass die Eisenbahn berechtigt ist, mit dem Absender zu *vereinbaren*, dass die Lieferfrist von dem Tage der wirklichen Absendung zu rechnen ist. Allein das Wort „vereinbaren" bedeutet hier nicht, dass in dem Falle, wenn der Absender mit diesem Verfahren nicht einverstanden wäre, die Lieferfrist vom Tage der Annahme des Gutes zur Beförderung zu berechnen wäre. Denn die Bahn ist mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde — und diese ist gegebenenfalls erteilt worden — zum Abschlusse eines solchen Vereines *berechtigt*, was wohl keinen anderen Sinn haben kann, als dass sie die Annahme des Gutes zur Beförderung, den Abschluss des Frachtvertrages verweigern kann, wenn der Absender diesem Verlangen der Eisenbahn nicht entspricht, weil dann eine jener Bedingungen des § 6 Betr.-Regl. vorliegen würde, unter welchen die Eisenbahn das Gut zum Transporte nicht anzunehmen braucht.

Wenn daher im Betriebsreglement der Ausdruck „vereinbaren" gebraucht wird, so bedeutet dies nur, dass die Eisenbahn in jedem speziellen Falle ihre Absicht, von dem Rechte des § 55 (3) Gebrauch zu machen, dem Absender bekanntgeben muss und dass der Absender diese ihm mitgeteilte Absicht der Eisenbahn durch eine ausdrückliche Erklärung zur Kenntnis nehmen muss, falls er nicht die Zurückweisung des Gutes vom Transporte vorzieht.

Im vorliegenden Falle hat diese Erklärung allerdings nicht der Absender selbst, sondern diejenige Person abgegeben (K. F.), welche er zugestandenermassen mit dem Frachtbriefe und mit dem Gute zur Eisenbahn geschickt hat.

Diese Entsendung des K. F. umfasst aber zugleich die Ermächtigung desselben zum Abschlusse des Frachtvertrages, weil dieser nach § 54 (1) Betr.-Regl. erst durch die Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe abgeschlossen wird und weil der Absender damit rechnen muss, dass die Bahn von ihm gewisse, nach dem Betriebsreglement und den Tarifen zulässige Erklärungen verlangen kann, auf die er bei Ausstellung des Frachtbriefes nicht vorbereitet war. Ist dies jedoch der Fall, dann muss mangels einer entgegengesetzten ausdrücklichen, dem anderen Vertragsteile bekannten Einschränkung der Vollmacht (§ 1117, letzter Satz, a. b. G.-B.), welche z. B. in der Durchstreichung der „für sonstige zulässige Erklärungen" bestimmten Stelle des Frachtbriefes erblickt werden könnte, angenommen werden, dass einerseits *die Eisenbahn nicht verpflichtet* war, *die Grenzen der Vollmacht des Ueberbringers zu überprüfen* und dann anderseits der letztere ermächtigt war, die in dem Frachtbriefe zum Ausdrucke gebrachte Willenserklärung des Absenders durch solche Erklärungen zu ergänzen, welche die Eisenbahn, wie dargetan wurde, auch dem Absender gegenüber zu verlangen berechtigt war, weil eine solche Ergänzung mit der Natur des Geschäftes notwendig verbunden ist (§§ 1069 und 1029 a. b. G.-B.) und weil dadurch nur zum offenbaren Vorteile des Absenders gehandelt wurde. Denn hätte der tatsächliche Aufgeber (Ueberbringer) die obige Erklärung nicht ausgestellt, so wäre er gezwungen gewesen, das Gut zurückzunehmen, was für den übrigens, wie festgestellt, in einem anderen Orte wohnhaften Absender sicherlich nicht von Vorteil gewesen wäre.

Daraus folgt, dass *der frachtbriefmässige Absender die in seinem Namen vom Ueberbringer abgegebene Erklärung, welche mit der von ihm im Frachtbriefe ausgedrückten Willenserklärung nicht im Widerspruche steht*, sondern sie nur ergänzt, *auch gegen sich gelten lassen muss*, und dass diese Erklärung daher auch gegenüber dem Empfänger gilt, ganz abgesehen davon, dass nicht einmal behauptet wurde, dass aus dieser Erklärung des K. F. irgend ein Nachteil erwachsen ist.

Ad 2 a) *Die unterlassene Aufdrückung des besonderen Stempels, betreffend den Zeitpunkt der tatsächlichen Absendung, kann die Erklärung des K. F. nicht ungültig machen*, weil die Aufdrückung desselben, wie es ja bezüglich des gleichen Zwecken dienenden Tagesstempels im § 54 Betr.-Regl. ausdrücklich normiert ist („als Zeichen der Annahme") nur ein Beweis-

mittel über den Zeitpunkt der tatsächlichen Absendung bildet, welches auch durch einen anderen Beweis ersetzt werden kann. Dieser andere Beweis liegt in dem Zugeständnisse des Klägers, dass das Gut tatsächlich erst am 19. November expediert wurde.

Ad 2 b) Auch die Nichtverständigung des Absenders von dem Zeitpunkte der Absendung kann der Kläger für sich nicht ins Treffen führen, weil er gar nicht behauptet, dass ihm infolge der Nichtverständigung ein Schaden entstanden ist und auf die Unterlassung der Verständigung sonst im Gesetze keine Sanktion gesetzt ist.

II. Was nun die Lieferfristüberschreitung selbst anbelangt, so steht fest, dass dieselbe in der Relation A. S.—M. S. acht Tage beträgt. Nachdem nun die Lieferfrist im gegebenen Falle gemäss § 55 (3) mit der auf die tatsächliche Absendung des Gutes folgenden Mitternacht beginnt, was in der Erklärung des A. F. ausdrücklich anerkannt wurde, so ist dieselbe erst am 27. November um 12 Uhr nachts abgelaufen. Nun bestimmt der § 63 (4) Betr.-Regl., dass die Lieferfrist gewahrt ist, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger zugeführt oder ihm Nachricht von der Ankunft gegeben ist. Hierzu kommt aber, nachdem der Kläger einen Schaden aus der Lieferfristüberschreitung nicht behauptet hat, noch die Bestimmung des § 87, I, 1, Betr.-Regl., wonach eine höchstens zwölfstündige Ueberschreitung nicht unzulässig ist, vielmehr die Eisenbahn erst nach Ablauf dieser zwölfstündigen Gutfrist der Partei die Vergütung des § 87, I, zu leisten verpflichtet ist.

Im Frachtbriefe befindet sich zwar der Stempel der Empfangsbahn, dass das Gut erst am 29. November in M. S. angelangt ist, allein diese Bestätigung schliesst den Gegenbeweis nicht aus, weil ja derselbe gegen alle Urkunden, selbst öffentliche Urkunden zulässig ist (§§ 292 und 294 Z.-P.-O., insbesondere die Motive).

Diesen Beweis hat auch die Eisenbahn erbracht. Sie hat nämlich ausgeführt, dass der Ankunftstempel vom 29. November nur aus Versehen auf dem Frachtbriefe aufgedrückt wurde, während das Gut schon am 28. November in M. S. angekommen war, und der Empfänger desselben hiervon noch im Laufe des Vormittags am 28. November telegraphisch verständigt wurde.

Diese Tatsache, welche übrigens durch die vidimierte, bezüglich der Richtigkeit nicht bestrittene Abschrift des Telegrammes erwiesen erscheint, wurde vom Kläger während der Verhandlung zugegeben.

Es liegt somit keine unzulässige Lieferfristüberschreitung vor, wobei bemerkt wird, dass, wenn schon die Aufgabe des schriftlichen Avisos per Post zur Wahrung der Lieferfrist genügt, dasselbe wohl auch bezüglich der telegraphischen Nachricht gelten muss.

Die Klage war daher abzuweisen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 249. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Dezember stellten die Abgeordneten Procházka und Genossen nachfolgende Anträge, und zwar: betreffend die Abschaffung der Gehaltsstufe von K 700 in der fünften Dienerkategorie im Gehaltsschema der k. k. Staatsbahnen, betreffend die definitive Anstellung der Blockschlosser der Staatsbahnen in der vierten Dienerkategorie, betreffend die Entlohnung des Verschubpersonales der Staatsbahnen, betreffend die definitive Anstellung der Aushilfsbediensteten der Staatsbahnen nach zweijähriger Verwendung, betreffend die Abgabe der ausgetragenen Uniformstücke an Oberbauarbeiter bei den Staatsbahnen und betreffend die Anrechnung der anderthalbjährigen Dienstzeit für das gesamte Eisenbahn-Exekutivpersonal bei der Bemessung des Ruhegenusses.

In derselben Sitzung wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

der Abgeordneten Procházka und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Uebelstände im Lokalverkehre auf der Strecke Wien—Lundenburg der Nordbahn;

der Abgeordneten Procházka und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Entlassung von 30 Diurnisten der Staatsbahn-Direktion Wien;

der Abgeordneten Nowak und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern und den Herrn Handelsminister, betreffend den Ankauf der Schlepper-Gesellschaften auf der Elbe seitens der „Vereinigten Schiffer in Dresden“;

der Abgeordneten Dr. Baxa und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Besetzung der Stationsvorstandstellen bei der Betriebsdirektion Prag mit Beamten böhmischer Nationalität;

der Abgeordneten Dr. Ferri und Genossen an den Herrn Handelsminister, betreffend die Ausbaggerung des Hafens Vinjerac und die Wiederherstellung des dortigen Molo;

der Abgeordneten Kliemann und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend den Umbau des Südbahnhofes in Wr. Neustadt;

der Abgeordneten Dr. Schlegel und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Wagenstandsgebühren bei Bezug von landwirtschaftlichen Hilfsprodukten.

Verschiedene Mitteilungen.

Industrierat. (Vorberatung der Fragen des Seeverkehres) Das Subkomitee zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehres hielt am 30. November unter Vorsitz seines Obmannes Herrenhausmitgliedes Artur Krupp eine Sitzung, welcher Se. Exzellenz Handelsminister Freiherr v. Call beiwohnte.

Zu Beginn der Sitzung wird mitgeteilt, dass von der Börsedeputation in Triest ein Telegramm eingelangt ist, in welchem im Hinblicke auf ein von tausend Firmen unterfertigtes Memorandum die dringende Bitte gestellt wird, das Regierungsprojekt unverändert aufrechtzuerhalten und sich mit allem Einflusse für die ungesäumte Inangriffnahme der Arbeiten einzusetzen. Weiter gelangen zur Verlesung: eine Zuschrift des k. k. Seebezirks Kommandos in Triest samt dem Gutachten des Korvettenkapitäns Sellner, ferner das Gutachten des nautischen Inspektors Jülg, sowie die gutächtliche Aeusserung von 21 aktiven Schiffskapitänen des Oesterreichischen Lloyd, welche sich vom nautischen Standpunkte wider die in der Denkschrift österreichischer Reeder angeführten nautischen Einwendungen gegen das Hafenprojekt in San Andrea wenden.

Sodann wird zur Tagesordnung übergegangen.

Referent Zentraldirektor Günther erstattet den Bericht über den Beschluss des Subkomitees vom 18. November d. J., betreffend die Erweiterung des Triester Hafens, und befürwortet das Projekt von San Andrea. Die Vollendung der Tauernbahn werde zweifellos eine beträchtliche Erhöhung der zum Umschlage gelangenden Frachtmengen herbeiführen, und dafür seien die gegenwärtigen Hafenanlagen unzulänglich. Auch vom Kostenstandpunkte aus sei das erwähnte Projekt zu empfehlen. Dasselbe entspreche vollständig und in jeder Beziehung den in dem Beschlusse des Industrierates vom 26. Jänner 1903 ausgedrückten sachlichen Anschauungen. Die Richtigkeit derselben sei durch die vorgebrachten Einwendungen und Bedenken in keiner Weise erschüttert, und es könne an denselben nur nach wie vor unverändert festgehalten werden.

Korvettenkapitän Sellner erklärt es für natürlich, dass man einen Hafen dort anlegt, wo das Meer endet, und das sei in Triest in San Andrea der Fall. Eine Erweiterung eines Hafens

könne nur im Anschlusse an bestehende Anlagen erfolgen. Auch müsse das Prinzip gewahrt bleiben, dass die Ware so nahe als möglich beim Bestimmungsorte gelandet werde. Aus diesen Gründen empfehle sich die Ausführung des mit grosser Sorgfalt ausgearbeiteten Regierungsprojektes. Auch die Kriegsmarine begrüsse das Projekt freudig, denn es schaffe zum Teile jenen Schutz, dessen Triest bisher völlig entbehren müsse.

Desgleichen erläutert der nautische Inspektor Jülg das erstattete Gutachten, welches zu den gleichen Konklusionen gelangt wie das Gutachten des Korvettenkapitäns Sellner.

Mitglied kaiserl. Rat Schweiger findet, dass das Regierungsprojekt vielleicht über das Bedürfnis der nächsten Zeit hinausgehe. Die Schätzungen des Verkehrszuwachses durch die Tauernbahn seien zu hoch. Eine Erweiterung des Triester Hafens sei allerdings mit grösster Beschleunigung ohne Rücksicht auf den Kostenpunkt erforderlich, aber es würde genügen, unter Aufrechthaltung des Generalplanes vorläufig bloss einen neuen Molo zu bauen.

Mitglied Kommerzialrat Singer bemerkt, dass von der Regierung nicht die Frage gestellt worden war, wo der beste Hafen erbaut werden könnte, sondern lediglich unter der Voraussetzung der Erweiterung des gegenwärtigen Hafens von Triest alle Erhebungen gepflogen und die Expertisen abgehalten worden seien. Er stellt folgenden Antrag:

„I. In Kenntnis des Hafenprojektes der Regierung und des von den Reedern aus Triest, Ragusa und Lussin vertretenen Alternativprojektes, sowie der Anregung einer Hafenanlage nächst Servola und in der Bucht von Panzano erachtet das Subkomitee, dass die Wahl des Ortes des neuen Hafens bereits gegeben war zur Zeit, als das Plenum des Industrierates ein Gutachten in der Frage der Erweiterung des Triester Hafens erstattet hat, und zwar:

a) durch die mit Ungarn getroffene Vereinbarung bezüglich Einbeziehung von San Andrea in das Freihafengebiet;
b) durch die Disposition für den Ausbau der k. k. Staatsbahnen (Tauernbahn), welche den Endpunkt der Bahn nach San Andrea verlegt;
c) durch die im Zuge befindliche Erbauung des Molo V und der Riva VI.

In Anbetracht dieser Sachlage und weil die gegen San Andrea geltend gemachten Einwendungen nicht zureichende Gründe bieten, gegen die Ausführung des Regierungsprojektes Stellung zu nehmen, hat das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehres keine Veranlassung, dem Industrierate die Aenderung seiner Beschlüsse vom 26. Jänner 1903 in Antrag zu bringen.

II. Das Subkomitee erachtet, dass die Baudispositionen in solcher Weise erfolgen sollen, dass es der Regierung ermöglicht sei, die Seebauten zu beschleunigen, zu ändern oder einen Teil derselben zu unterlassen. Weiter spricht der Industrierat die Erwartung aus, dass bei der Bauvergebung die österreichische Arbeit in erster Linie berücksichtigt werde."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. Kolischer gibt zu bedenken, dass Oesterreich ausser Triest noch einen schönen grossen Hafen habe, nämlich Aussig, dass sonach der ganze Verkehr der Bahn- und Wasserstrassenbauten nicht Triest allein zugute kommen könne. Redner empfiehlt den Antrag Singer.

Sektionsrat im Finanzministerium Dr. Künstler gibt der Ueberzeugung Ausdruck, dass unter Berücksichtigung der in Betracht kommenden Interessen die Bucht von San Andrea der geeignetste Ort für die neuen Anlagen sei. Es wäre nicht am Platze, in einer so wichtigen Frage lediglich den fiskalischen Standpunkt hervorzukehren. Die jetzigen Anlagen seien ungenügend, und wenn nicht bei Beginn der Wirksamkeit der Tauernbahn für genügende Liegeplätze vorgesorgt wäre, so müsste dieser Mangel eine Schädigung Triests mit sich bringen. Ueber die Notwendigkeit der Ausführung des Regierungsplanes könne kaum ein Zweifel bestehen; doch wäre vielleicht in Erwägung zu ziehen, die Bauführung auf zwei Perioden unter Aufrechthaltung des Gesamtplanes und ohne Reduktion des Regierungsprojektes einzuteilen.

Mitglied Ritter v. Hütterott gibt seiner Befriedigung darüber Ausdruck, dass viele Anhänger des Zaule-Projektes sich auf Grund der eingehenden Studien in Freunde des San Andrea-Projektes bekehrt hätten, welches unter den gegenwärtigen Verhältnissen unbedingt dass allein zweckmässigste sei.

Mitglied Economo tritt dafür ein, dass in der Bucht von Zaule ein Molo erbaut und die Bahnverbindung bis dorthin ausgedehnt werde.

Handelsminister Freiherr v. Call erwähnt der in den allerjüngsten Tagen eingelangten Eingabe, welche gegen die Verlegung des Holzlagerplatzes nach Muggia Bedenken vorbringt. Das Subkomitee dürfte in diesem Stadium kaum in der Lage sein, auf diese Eingabe einzugehen. Auch dürften die geäusserten Besorgnisse wohl nicht als zutreffend angesehen werden, zumal durch die neue Anlage dem stabilen Holzhandel Vorteile erwüchsen, über die er bisher nicht verfügt habe. Die Regierung sei sich der grossen Verantwortung, welche sie bei dieser Angelegenheit zu übernehmen hat, voll bewusst und werde bestrebt sein, dem Wunsche Genüge zu tun, dass bis zu dem Zeitpunkte, wo die Tauernbahn ihre Wirkung äussern werde, auch für entsprechende Hafenanlagen in Triest Sorge getragen wird. Der Minister verweist auf die zahlreichen begründeten Klagen darüber, dass Schiffe in Triest tagelang warten müssten, ehe sie zur Löschung der Ladung schreiten könnten. Bei Festhaltung des Prinzipes rechtzeitiger Fertigstellung der Arbeiten werde sich die Regierung die wichtige Frage der möglichsten Sparsamkeit bei der Ausführung vor Augen halten, und die Arbeiten böten diesbezüglich die Möglichkeit, eine durch die Verhältnisse gestattete Scheidung vorzunehmen. In betreff der auszuführenden Riven und Moli meint der Minister, dass die Ersparnis, die man durch Hinausschiebung der Arbeiten erzielen könnte, sich vielleicht trügerisch erweisen würde. Die zweite und sehr wichtige Aufgabe werde die Herstellung von Hangars und Magazinen sein. Was endlich den Wunsch anbelangt, dass bei den Arbeiten speziell die österreichische Arbeit möglichst berücksichtigt werde, so sei dieser Wunsch als ein berechtigter und selbstverständlicher zu bezeichnen.

Referent Günther führt in seinem Schlussworte aus, die Regierung sei mit ihrem grosszügigen Projekte nur den Interessen der Industrie, der Volkswirtschaft entgegengekommen. Das Projekt entspreche vollständig den gegebenen Verhältnissen. Er schliesst sich dem Antrage Singer an, da er das unveränderte Festhalten an dem Beschlusse des Industrierates bedeute, welcher sich am 26. Jänner 1903 für die Erweiterung der Hafenanlage bei San Andrea erklärte.

Bei der Abstimmung wird der von Kommerzialrat Singer gestellte Antrag einstimmig angenommen.

* * *

Im Subkomitee für die Fragen des Seeverkehres referierte im weiteren Verlaufe der Sitzung vom 1. Dezember Mitglied Demetrius Economo über Massnahmen zur Hebung der kleinen Kabotage. Nach Erörterung der Frage der Reziprozität in bezug auf die Kabotage, namentlich gegenüber Italien, welche ausschliesslich der anderen Seite zum Vorteile gereiche, bezeichnet Referent als zur Erreichung dieses Zweckes dienende Massregeln: die Einführung ermässigter Kumulativ-Eisenbahn- und Seetarife die Gewährung von Betriebs- und Reisezuschüssen, ähnlich wie für Schiffe weiter Fahrt und grosser Küstenschiffahrt, unter gewissen Restriktionen, sowie Steuer- und Gebührenfreiheit für die Schiffe der kleinen Kabotage.

Mitglied kaiserl. Rat Schweiger wünscht, dass die österreichische Kabotage genau so behandelt werde, wie die anderer Länder. Er halte die von dem Referenten vorgeschlagene Subventionierung für zu weitgehend und ungerechtfertigt.

Ministerialrat Dr. Schonka erklärt, das Eisenbahnministerium sei bereit, an der Erstellung von Kumulativtarifen, wo sich das Bedürfnis dafür ergibt, mitzuwirken, allein solche Kumulativtarife können nur für genau bestimmte Verkehre erstellt und nur von ganz bestimmten Transport-Unternehmungen, also nur mit bestimmten Schiffahrts-Unternehmungen vereinbart werden.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. Vuković tritt für die Referentenanträge ein und bezeichnet die Ausschliessung der fremden Küstenschiffe von der kleinen Kabotage als wünschenswert.

Ministerialrat Delles erklärt, dass die gegebenen Anregungen bei den über das Marine-Subventionsgesetz gegenwärtig stattfindenden Verhandlungen mit dem beteiligten Ressort Beachtung finden werden. Es sei zu erwarten, dass der Entwurf baldigst festgestellt sein wird und die Verhandlungen in Kürze zum Abschlusse gelangen. Von grösserer Bedeutung für die Küste wäre die baldige Reorganisierung des Dalmatiner Schiffahrtsdienstes, die das Handelsministerium sich besonders angelegen sein lasse.

Sektionsrat Dr. Karmiński bezeichnet es als nicht tunlich, die Frage der Reziprozität in bezug auf die Kabotage einseitig zu regeln. Unter den vorgeschlagenen Restriktionen

sei insbesondere die der Forderung der nationalen Konstruktion des subventionsberechtigten Schiffes zu vermissen, ohne welche eine Subventionierung der Küstenschiffe geradezu bedenklich wäre. Desgleichen dürfe auch die Festsetzung eines Minimal-Tonnengehaltes und eines Minimal-Meilendurchlaufes nicht fehlen.

Kaiserl. Rat Dr. Schenker-Angerer beantragt, gelegentlich der Erlassung des neuen Marine-Subventionsgesetzes auch die kleine Kabotage in die bezüglichen Begünstigungen einzubeziehen, so zwar, dass nur im Inlande konstruierte Dampfer und Segler von nicht unter 10 Tonnen Gehalt die Marinesubvention geniessen. Dieser Antrag wird angenommen. Sohin wurde die Sitzung geschlossen.

Eintragungen in das Handelsregister. Eingetragen wurden nachstehende Firmen:

Niederösterreich.

Wien

„Lokalbahn Jičín-Rovensko-Turnau — Místní dráha Jičín-Rovensko-Turnov“.

Gesellschaftsform: Diese Firma ist eine auf Grund der Konzessionsurkunde vom 7. Dezember 1901, R.-G.-Bl. Nr. 205, der mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. August 1903, Z. 33.677, genehmigten Statuten und des Konstituierungsaktes vom 28. September 1903 errichtete Aktiengesellschaft. Sitz: Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der Lokalbahn von Jičín nach Turnau, sowie der Bau, die Erwerbung und der Betrieb von Anschlusslinien, sofern der Gesellschaft die Konzession für dieselben erteilt werden sollte. Dauer: Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Konzessionsdauer (7. Dezember 1991), sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Konzession, insbesondere im Falle der Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinie durch den Staat oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte. Das Gesellschaftskapital ist mit dem Betrage von K 816.000 festgesetzt und besteht aus 2040 Stück auf den Inhaber lautende Aktien zu K 400. Die Aktien sind unteilbar. Der Verwaltungsrat ist der Vorstand der Gesellschaft und besteht aus mindestens sieben, höchstens neun Mitgliedern. Der k. k. Staatsverwaltung ist das Recht vorbehalten, drei Mitglieder des gesellschaftlichen Verwaltungsrates zu ernennen. Desgleichen ist dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen, insolange das Land durch den Besitz von Aktien an dem gesellschaftlichen Unternehmen beteiligt ist, das Recht der Entsendung eines Mitgliedes in den gesellschaftlichen Verwaltungsrat eingeräumt; die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Aktionäre stets auf die Funktionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung gewählt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates müssen sämtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben. Von der k. k. Staatsverwaltung wurden als Mitglieder des Verwaltungsrates ernannt: Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim, k. k. Hofrat in Wien; Wenzel Wojtěchowský, k. k. Regierungsrat in Wien, und Franz Edler v. Schwarz, k. k. Regierungsrat in Wien. Von dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen wurde als Mitglied des Verwaltungsrates entsendet: Eduard Bazika, kaiserl. Rat in Smichov. Bei der konstituierenden Generalversammlung vom 28. September 1903 wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrates gewählt: Franz Knotek, Bürgermeister in Jičín; Franz Vejlupek, Bezirksobmann in Jičín; Josef Radský, Bürgermeister in Turnau; Dr. jur. Franz Klouček, Advokat in Jičín; Wenzel Krátký, Apotheker in Rovensko. Firmazeichnung: Die Firma wird in der Weise kollektiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Lokalbahn Jičín-Rovensko-Turnau“ oder „Místní dráha Jičín-Rovensko-Turnov“ entweder

a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrates oder
b) ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein mit der Prokura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Prokura andeutenden Zusatze,

eigenhändig ihre Namen beisetzen. Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Präsidenten des Verwaltungsrates oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“. Ausserdem können diese Kundmachungen noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrat hierzu bestimmt. Wien, 20. Oktober 1903.

Wien

„Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal“.

Gesellschaftsform: Aktiengesellschaft errichtet auf Grund der Konzessionsurkunde vom 16. November 1901, R.-G.-Bl. Nr. 196, mit staatlicher Genehmigung zufolge Erlasses des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. Juni 1903, Z. 26.831, womit auch die Statuten genehmigt wurden, durch den Konstituierungsakt vom 21. Juli 1903. Sitz: Wien. Dauer: Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Konzessionsdauer, das ist am 16. November 1991, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Konzession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte. Zweck der Gesellschaft ist

a) der Bau und Betrieb einer Lokomotiveisenbahn von Stammersdorf nach Auersthal;
b) der Bau und Betrieb anderer Bahnen niederer Ordnung, deren Konzession von der Gesellschaft später erworben werden sollte, sowie von Schleppbahnen zu industriellen und landwirtschaftlichen Etablissements, insoweit die Errichtung solcher Schleppbahnen von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt wird.

Aktienkapital: K 540.000, zerlegt in 2700 Stück auf den Inhaber lautende Aktien zu K 200. Vorstand der Gesellschaft ist der aus mindestens sieben und höchstens neun Mitgliedern bestehende Verwaltungsrat. Von diesen Mitgliedern hat der niederösterreichische Landesausschuss für die Dauer der vom Lande übernommenen Garantieverpflichtung, bezw. bis zur vollen Rückzahlung der vom Lande etwa geleisteten Garantievorschüsse das Recht, zwei Mitglieder zu ernennen. Ferner haben die Gemeinde Floridsdorf und die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. in Wien das Recht, ein, bezw. zwei Mitglieder in den Verwaltungsrat zu entsenden, insolange sie durch den Besitz der sämtlichen übernommenen Aktien an dem Bahnunternehmen beteiligt sind. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates werden von der Generalversammlung aus der Zahl der Aktionäre auf die Funktionsdauer von drei Jahren gewählt. Sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates müssen die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder ihren ordentlichen Wohnsitz haben. Der Verwaltungsrat ist berechtigt, sich im Wege der Kooptierung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen und ist im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrates vor Ablauf seiner Funktionsdauer, sofern etwa infolgedessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrates aus der Zahl der Aktionäre zu besetzen. Seitens des niederösterreichischen Landesausschusses wurden: Dr. Robert Pattai, Hof- und Gerichtsadvokat, und Johann Mayer, beide Reichsrats- und Landtagsabgeordnete, niederösterreichische Landesausschüsse in Wien; seitens der Gemeinde Floridsdorf Franz Hoss, Bürgermeister in Floridsdorf; seitens der Dampftramway-Gesellschaft vormals Kraus & Comp. Wilhelm Hallama, k. k. Regierungsrat, und August Haas, Ingenieur, beide in Wien, in den Verwaltungsrat entsendet. Bei der konstituierenden Generalversammlung vom 21. Juli 1903 wurden Michael Kaiser, Bürgermeister in Auersthal; Franz Wundsam, Bürgermeister in Hagenbrunn; Josef Brückl, Wirtschaftsbesitzer in Pillichsdorf, und Lorenz Schramm, Bürgermeister in Gross-Engersdorf, zu Verwaltungsräten gewählt. Firmazeichnung kollektiv in der Weise, dass entweder

a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrates oder
b) ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein mit der Prokura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Prokura andeutenden Zusatze,

eigenhändig ihre Namen unter den Firmawortlaut setzen. Kundmachungen der Gesellschaft: seitens des Präsidenten des Verwaltungsrates oder seines Stellvertreters durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“. Ausserdem können diese Kundmachungen noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrat hierzu bestimmt. Wien, 30. Oktober 1903.

Oberösterreich.

Lambach

„Lokalbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg“.

Gesellschaftsform: Aktiengesellschaft, konstituiert in der Generalversammlung vom 26. September 1903 auf Grund der Konzessionsurkunde vom 20 Jänner 1903, R.-G.-Bl. Nr. 18, und der mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. August 1903, Z. 37.678, genehmigten Statuten.

Betriebsgegenstand: Bau und Betrieb der normalspurigen Lokalbahn von der Station der k. k. Staatsbahnen Lambach nach Vorchdorf nebst einer normalspurigen Industriebahn von Vorchdorf nach Eggenberg, sowie der Bau, die Erwerbung und Betrieb von Anschlusslinien, sofern für dieselben der Gesellschaft die Konzession erteilt wird. Zeitdauer des Unternehmens: Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der auf 90 Jahre erteilten Konzession, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Konzession, insbesondere im Falle der Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinie durch den Staat oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte. Das Gesellschaftskapital ist mit K 571.000 festgesetzt, zerlegt in 2885 Stück auf den Inhaber lautende Aktien zu je K 200. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in die amtliche Wiener und Linzer Zeitung. Der Vorstand wird durch den Verwaltungsrat gebildet, welcher mindestens aus acht und höchstens aus zehn Mitgliedern besteht, von welchen drei das k. k. Eisenbahnministerium, der Landesausschuss für das Erzherzogtum Oesterreich ob der Enns ein Mitglied ernennt, die übrigen für die Funktionsdauer von drei Jahren von den Aktionären gewählt, eventuell durch den Verwaltungsrat kooptiert werden. Dermalen gehören demselben an: Cölestin Baumgartner, Abt des Stiftes Lambach, als Präsident; Ignaz Fuchs, Realitätenbesitzer in Lambach, als Präsident-Stellvertreter; Dr. Moriz Weisweiller, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, als Schriftführer; Karoline Forstinger, Brauereibesitzerin in Eggenberg; Alois Wachlmaier, Fleischhauer und Hausbesitzer in Lambach; Franz Edlinger, Direktor der Bank für Oberösterreich und Salzburg in Linz; Andreas Lindinger, Brauerei- und Realitätenbesitzer in Lambach; Franz Niederwieser, Bürgermeister in Lambach; Josef Schilcher, Bürgermeister in Stadl-Paura, als Mitglieder. Die Firmazeichnung erfolgt in der Weise, dass zwei Mitglieder des Verwaltungsrates oder ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein mit der Prokura betrauter Beamter — letzterer mit einem die Prokura andeutenden Zusatze — unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Lokalbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg" eigenhändig ihre Namen setzen, und wurden dermalen die Verwaltungsräte Ignaz Fuchs und Franz Niederwieser zur Firmazeichnung bestimmt. Wels, 24. Oktober 1903.

Tirol.

Innsbruck

„Aktiengesellschaft Stubaitalbahn".

Gesellschaftsform: Aktiengesellschaft, errichtet infolge der mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. August 1903, Z. 38.727, erteilten staatlichen Genehmigung, auf Grund der mit demselben Erlasse genehmigten Statuten, durch den Konstituierungsakt vom 15. Oktober 1903. Zeitdauer: Unbestimmt. Gegenstand des Unternehmens ist

a) der Bau und Betrieb einer schmalspurig herzustellenden Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von einem nächst der Station Berg-Isel der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. gelegenen Punkte bei Innsbruck über Natters, Mutters und Telfes nach Fulpmes eventuell nach Matrei (Stubaitalbahn);

b) der Bau und Betrieb von anderen Bahnen niederer Ordnung, für welche in der Folge von der Gesellschaft die Konzession erworben wird, sowie von Flügel- oder Schleppbahnen, deren Errichtung von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt werden wird, ferners der Betrieb bereits bestehender Bahnen obiger Art;

c) die Erwerbung oder Herstellung und der Betrieb von Hotels, Restaurations- und Badeanlagen, Sportplätzen, Kommunikationsmitteln verschiedener Art, Steinbrüchen, Lagerhäusern und ähnlichen Anlagen, oder die Unterstützung solcher Unternehmungen, bezw. die Beteiligung an solchen in Ortschaften, welche die gesellschaftlichen Bahnlinien berühren, insoweit solche Unternehmungen zur Förderung der in den Absätzen a) und b) bezeichneten Zwecke der Gesellschaft geeignet sind und vorbehaltlich der Erwerbung der hierzu erforderlichen Berechtigungen und Konzessionen.

Das Gesellschaftskapital beträgt K 2,650.000 und ist zerlegt in 9450 voll eingezahlte, auf den Inhaber lautende Aktien, und zwar in 8500 Stück Prioritätsaktien à K 200 im Betrage von K 1,700.000 und in 950 Stück Stammaktien à K 1000 im Betrage von K 950.000. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Vorsitzenden des Verwaltungsrates oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in die in Wien und in Innsbruck erscheinenden amtlichen Blätter „Wiener Zeitung" und „Bote für Tirol und Vorarlberg". Die Einberufung jeder Generalversammlung hat durch den Verwaltungsrat mittels solch öffentlicher Kundmachung spätestens 14 Tage vor dem Tage der Abhandlung zu erfolgen, und es sind die Gegenstände der Verhandlung bekanntzugeben. Mitglieder des Verwaltungsrates sind: Karl Payr, k. k. Universitätsprofessor i. P., und Gustav Purtscher, Oberinspektor i. P. der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, beide in Innsbruck, und vom k. k. Eisenbahnminister laut Erlasses vom 8. Oktober 1903, Z. 1689/E. M., zu Mitgliedern des Verwaltungsrates ernannt; Dr. Karl Pusch, Rechtsanwalt und Landesausschussmitglied in Innsbruck, vom Tiroler Landesausschusse laut Note vom 2. Oktober 1903, Z. 19.749, in den Verwaltungsrat entsendet; Dr. Anton Winkler, Rechtsanwalt und Gemeinderatsmitglied in Innsbruck, vom Gemeinderate der Landeshauptstadt Innsbruck laut Dekretes vom 18. Oktober 1903, Z. 29.318, als Verwaltungsratsmitglied gewählt; Johann Falschlunger in Fulpmes, vom Gemeindeausschusse in Fulpmes laut Sitzungsprotokolles vom 6. Oktober 1903 als Mitglied des Verwaltungsrates gewählt; Josef Riehl, Ingenieur und Bauunternehmer in Innsbruck; Dr. Anton Kofler, kaiserl. Rat und Handelskammersekretär in Innsbruck; Dr. Isidor Bing, k. k. Regierungsrat in Wien; Dr. Richard Foregger, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien; Julius Eppstein, Privater in Wien; Reinhold Körner, Regierungsbaumeister in Berlin; letztere sechs in der konstituierenden Generalversammlung vom 15. Oktober 1903 gewählt. Firmazeichnung: Die Firma wird in der Weise kollektiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Aktiengesellschaft Stubaitalbahn" entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrates oder ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein mit der Prokura betrauter Beamter der Gesellschaft, letzterer mit einem die Prokura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen setzen. Innsbruck, 3. November 1903.

Böhmen.

Prag

„Místní dráha Brandýs n. Labem—Neratovice".

Eine auf Grund der laut Ermächtigung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. August 1902, Z. 29.150, mit Erlass der k. k. Statthalterei in Böhmen vom 12. November 1902, Z. 233.950, genehmigten Statuten durch den Konstituierungsakt vom 19. Februar 1903 errichtete Aktiengesellschaft. Zweck der Gesellschaft ist die Erwerbung und der Betrieb der bezeichneten Lokalbahn von Brandeis an der Elbe nach Neratowitz. Die Zeitdauer des Unternehmens beträgt gemäss der Konzessionsurkunde ddo. Wien, 11. Jänner 1898, 90 Jahre vom 11. Jänner 1898 angefangen. Das Gesellschaftskapital ist auf den Betrag von K 638.000 festgesetzt und zerfällt in 1595 Stück auf den Inhaber lautende Aktien zu K 400. Die Aktien sind unteilbar. Vorstand der Gesellschaft im Sinne der Art. 227 bis 241 H.-G. ist der Verwaltungsrat. Derselbe besteht aus acht Mitgliedern, von denen sechs von der Generalversammlung der Aktionäre aus der Zahl der Aktionäre gewählt werden. Dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen steht mit Rücksicht auf die vom letzteren übernommene Garantieverpflichtung für die Dauer derselben das Recht zu, zwei Mitglieder des Verwaltungsrates zu ernennen. Die Firma wird kollektiv in der Weise gezeichnet, dass unter den Firmawortlaut entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrates oder ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein zur Prokura berechtigter Beamter — dieser mit einem die Prokura bezeichnenden Zusatze — ihre Namen eigenhändig fertigen. Die Bekanntmachungen erfolgen rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in der amtlichen Zeitung „Pražké Noviny". Ausserdem können die Bekanntmachungen in den vom Verwaltungsrate dazu bestimmten Zeitungen erfolgen. In der konstituierenden Generalversammlung vom 19. Februar 1903 wurden in den Verwaltungsrat gewählt: Josef Šesták, Bezirksvorstand in Zapy; Friedrich Möller, Wirtschaftsrat in Brandeis a. d. E.; Ferdinand Bloch, Fabrikant in Kosteletz a. d. E.; Dr. jur. Josef Viták, Advokat in Brandeis a. d. E.; Josef Stierba, Realitätenbesitzer in Kosteletz a. d. E., und Anton Chlistovský, Bezirkssekretär in Brandeis a. d. E. Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen ernannte laut § 29 der Statuten zwei Mitglieder des Verwaltungsrates, und zwar Franz Weiser, Baurat in Prag, und Dr. Adalbert Mastný, Landesausschusskonzipist in Prag. Prag, 23. September 1903.

Schlesien.

Polnisch-Ostrau

„Mährisch-Schlesische Lokalbahn-Aktiengesellschaft“.

Gesellschaftsform: Aktiengesellschaft, errichtet auf Grund der mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. August 1903, Z. 36.830, genehmigten Statuten und des Konstituierungsaktes vom 17. Oktober 1903. Gegenstand des Unternehmens:

a) die Erwerbung der Konzession für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Hruschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Polnisch-Ostrau mit dem Schleppgeleise zur Sodafabrik in Hruschau;
b) der Bau oder die Erwerbung und der Betrieb auch anderer normal- und schmalspuriger Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen zu einzelnen industriellen Etablissements, sowie die Beteiligung an derartigen Bauunternehmungen;
c) die Erbauung von elektrischen Zentralanlagen, ferner die Erwerbung oder Pachtung bereits bestehender elektrischer Zentralanlagen, der Betrieb von elektrischen Beleuchtungsanlagen und Kraftübertragungen im Umkreise der gesellschaftlichen Bahnen;
d) die Erwerbung und Verwaltung von Realitäten und Grundstücken im Umkreise von Bahnlinien, bezüglich welcher die Gesellschaft die Konzession erworben, oder welche dieselbe in Pacht genommen haben wird;
e) der Betrieb des Speditions- und Frachtgeschäftes im Zusammenhange mit dem auf ihren Linien in Aussicht genommenen Gütertransporte;
f) die Erwerbung und der Betrieb von in oder nächst den Stationen gelegenen Gasthauskonzessionen.

Zeitdauer: Unbeschränkt. Das Grundkapital beträgt K 850.000 und ist in 2125 auf den Inhaber lautende Aktien im Nominalbetrage von je K 400 zerlegt. Vorstand ist der Verwaltungsrat. Dessen Mitglieder sind: Emil v. Asboth, kgl. ungarischer Ministerialrat und General-Direktor in Budapest; Dr. Max Böhm, Grossindustrieller in Mährisch-Ostrau; Arnim Hartmann, Ingenieur und Direktor der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Mährisch-Ostrau; Gustav Kögler, Direktor der Firma Ganz & Co. in Budapest; Josef Mauerhofer, Exzellenz gräfl. Wilczekscher Bergdirektor in Polnisch-Ostrau; Georg Munk, Oberingenieur in Mährisch-Ostrau; Dr. Karl Richter, Advokat in Mährisch-Ostrau; Franz Straka, Werksbeamter und Gemeindevorsteher in Polnisch-Ostrau (zugleich Delegierter der Marktgemeinde Polnisch-Ostrau); Alois Schwarz, Realschulprofessor in Mährisch-Ostrau; Viktor Zeppezauer, Prokurist der Ersten österreichischen Sodafabrik in Hruschau. Die Firmazeichnung erfolgt in der Weise, dass unter die vorgedruckte oder von wem immer geschriebene Firma entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrates oder ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein mit der Prokura betrauter Beamter — letzterer mit einem die Prokura andeutenden Zusatze — eigenhändig ihre Namen setzen. Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Präsidenten des Verwaltungsrates oder dessen Stellvertreters durch einmalige Einschaltung in die Wiener, Troppauer und Brünner Zeitung. Teschen, 31. Oktober 1903.

Aenderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

St. Pölten

„Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank“.

Alfred Arbesser als Mitglied des Verwaltungsrates über Ableben gelöscht. Das neugewählte Mitglied des Verwaltungsrates Johann König, Wirtschaftsbesitzer in Schwerbach-Gegend und Gemeindevorsteher von Kirchberg a. d. Pielach, eingetragen. St. Pölten, 6. Oktober 1903.

Wien, XV. Westbahnhof

„Erste ungarisch-galizische Eisenbahn“.

Max Ritter v. Pichler als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht und Severin Henzel, k. u. k. Hauptmann a. D., und Alois Wiesmeyer, k. k. Regierungsrat, als Mitglieder des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 25. September 1903.

Wien, I. Johannesgasse 3

„Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft“.

Dr. Alois Millanich über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Graf Rudolf van der Straten-Ponthoz, k. u. k. Kämmerer und Gutsbesitzer in Weinern (Niederösterreich), als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 6. Oktober 1903.

Wien, II. Engerthstrasse 150

„Oesterreichische Schuckert-Werke“.

Diese Aktiengesellschaft gründet sich nunmehr auf die nach den Beschlüssen der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. April 1902 teilweise (und zwar in den §§ 7 und 8) geänderten, mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. August 1903, Z. 38.574, genehmigten Statuten, welchen zufolge das Aktienkapital auf Grund des Beschlusses der vorerwähnten Generalversammlung durch Ausgabe weiterer 2000 Stück bar und voll eingezahlter, auf den Inhaber lautender, unteilbarer Aktien à 500 (fünfhundert) Kronen von K 8,000.000 auf K 9,000.000 erhöht wurde, und über (mit einfacher Stimmenmehrheit gefassten) Beschluss der Generalversammlung durch Ausgabe weiterer 2000 Stück bar und voll eingezahlter, auf den Inhaber lautender unteilbaren Aktien à K 500, auf den Betrag von 10 Millionen Kronen, über diesen Betrag hinaus aber nur mit staatlicher Bewilligung erhöht werden kann. Wien, 6. Oktober 1903.

Wien, I. Herrengasse 13

„Niederösterreichische Waldviertelbahn“.

Den durch Beschluss der Generalversammlung vom 27. Juli 1899 geänderten, mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Oktober 1902, Z. 42.659, genehmigten Statuten zufolge besteht der Verwaltungsrat nunmehr aus mindestens neun, höchstens 11 Mitgliedern, und steht der k. k. Staatsverwaltung nunmehr das Recht zu, hiervon zwei Mitglieder zu ernennen. Das Mitglied des Verwaltungsrates Wladimir Foustka infolge Ablauf der Funktionsdauer gelöscht, dagegen Arthur Oelwein, General-Direktionsrat der österreichischen Staatsbahnen i. P., Hofrat und Professor in Wien, als vom k. k. Eisenbahnministerium ernanntes Mitglied des Verwaltungsrates, und Dominik Eckl, Pfarrer in Langschlag, Alois Höher, Gastwirt in Harmannschlag, Jaroslav Bohuslav Kostka, landgräfl. Fürstenbergscher Forst- und Güterdirektor in Weitra, als von der Generalversammlung gewählte Mitglieder des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 13. Oktober 1903.

Steiermark.

Graz

„Grazer Tramway-Gesellschaft“.

Prokura des Camillo Angerer gelöscht. Kollektiv-Prokura erteilt: dem Peter Hildmann, Direktor, und Josef Pojatzi, Direktor-Stellvertreter. Firmazeichnung: Jeder Prokurist kollektiv mit einem Mitgliede des Verwaltungsrates durch eigenhändige Namensfertigung mit „P. Hildmann“ und „Jos. Pojatzi“ und dem Prokurazusatze unter dem Firmawortlaute. Graz, 22. September 1903.

Tirol.

Zell am Ziller

„Zillertalbahn-Aktiengesellschaft“.

Die am 20. April 1902 abgehaltene zweite ordentliche Generalversammlung der Aktionäre hat beschlossen:

a) vierprozentige Prioritätsobligationen im Höchstbetrage von K 900.000 zu emittieren und eine schwebende oder fundierte Schuld im gleichen Betrage bis zum Zeitpunkte der Emission der Prioritätsobligationen aufzunehmen;
b) das Stammaktienkapital durch Ausgabe weiterer Stammaktien bis zum Höchstbetrage von K 150.000 zu vermehren und die Gesamtheit der Prioritätsaktien in der Weise zu vermindern, dass die Zeichnungen von Prioritätsaktien im Höchstbetrage von zusammen K 300.000 annulliert werden, dergestalt, dass diese Prioritätsaktien überhaupt nicht zur Ausgabe gelangen;
c) die §§ 8, 9, 12, 19 und 34 der Gesellschaftsstatuten zu ändern, welche Beschlüsse mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 6. Juni 1903, Z. 25.364, genehmigt wurden. Innsbruck, 28. September 1903.

Böhmen.

Prag

„Elektrická drobná dráha Praha-Libeň-Vysočany — Elektrische Kleinbahn Prag-Lieben-Vysočan“.

In der Generalversammlung am 28. Mai 1902 wurden in den Verwaltungsrat gewählt: MUDr. Ottokar Janota, städtischer Bezirksarzt in Prag, und Julius Veselý, Direktor der „Prager Kreditbank“ in Prag, und in der Generalversammlung

am 20. Juni 1903 Karl Kurfürst, Fabriksdirektor in Königliche Weinberge. Zugleich wurde das Mitglied des Verwaltungsrates Dr. jur. utr. Vladimír Škarda infolge Resignation gelöscht. Prag, 23. September 1903.

Galizien.

(Krakau) Kraków

„Krakowska Spółka Tramwayowa".

Kapitał akcyjny spółki podwyższony został o K 750.000 wynosi zatem obecnie K 3,550.000 w 8875 akcyach po K 400 na okaziciela opiewajacych. (Krakau) Kraków, 30. IX. 1903.

(Lemberg) Lwów

„Wschodnio-galicyjskie koleje lokalne — Ostgalizische Lokalbahnen".

Wstąpili jako członkowie rady zawiadowczej: Jerzy Hrabia Dunin Borkowski i Dr. Michał Marya hr. Baworowski. (Lemberg) Lwów, 20. X. 1903.

Dalmatien.

Sebenico

„Società navigazione a vapore ‚Negri' e comp.".

Uscirono dalla società Simeone Marin, Andrea Čičin-Sain, Gaspero Manoš, Fortunato Marin, Girolamo Adam, Simeona Svirčić, Krste Crljenak, Fortunato Adam, Ante Skočić, Luka Vlahov. In seguito a ciò la società in nome collettivo, in avvenire si compone dei seguenti: Pio Negri, Andrea Zaffranovich, Fratelli Cristoforo e Simeone Ježina, Antonio Adam, Dr. Nicolò, Elisabetta, Maria ed Anna Martinolich, Carlo Martinolich, Firinina Va. Ivančić, Amalia Va. Parabocchia, Antonio Martinolich, Matteo Smircich. Abilitato a rappresentare: Pio Negri ed Antonio Adam assieme ed in caso d'impedimento di Pio Negri, Christoforo Ježina e impedimento di Antonio Adam, Andrea Zoffranovich. Sebenico, 5. X. 1903.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. November d. J. dem Dampfschiffskapitän bei der Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung des Ferdinand Peratoner Franz Wagenbauer in Kammer das Goldene Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat den Bau-Oberkommissär Otto Schneller Edlen v. Mohrthal zum Baurate, den Ingenieur des Staatsbaudienstes in Böhmen Wenzel Roubik zum Bau-Oberkommissär und den Bauadjunkten Eduard Bazika zum Baukommissär bei der Direktion für den Bau der Wasserstrassen ernannt.

Der Handelsminister hat bei der technischen Abteilung der Direktion für den Bau der Wasserstrassen ernannt:

zu Baukommissären: den Bauadjunkten im Staatsbaudienste für Niederösterreich Richard Kröpfl, den Bauadjunkten der österr. Staatsbahnen Eduard Merliček und die Ingenieure Anton Wachauer und Johann Hübl;

zu Bauadjunkten: den Assistenten an der Technischen Hochschule in Wien Viktor Waniek, den Ingenieur bei der Kommission für die Regulierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen Ernst Blaha und die Ingenieure Alfred Deinlein und Jaroslav Stefanovicz.

Liste von Spediteuren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif-Teil II, Heft 2, vom 1. April 1901.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 gelangte nachstehender Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl

in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, und zwar:

1. Abteilung.

Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, wie im Spezialtarife I der Güterklassifikation im Verbandsgütertarife (Teil I) für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände genannt.

2. Abteilung.

Eisen und Stahl, wie im Spezialtarife II der Güterklassifikation im Verbandsgütertarife (Teil I) für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände genannt.

Von	Nach Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)	
	1. Abteilung	2. Abteilung
	Franken für 1000 kg	
Anvers (Antwerpen) (Bassins, Entrepot und Südkais) transit	38·91	30·54
Bruges (Brügge) (Bassin) transit	39·74	31·09
Bruxelles (Brüssel) (Bassin und Entrepot) transit	37·48	30·12
Gand (Gent) (Entrepot, Canal de Terneuzen, Port, Champ des Manœuvres, petit Dock und Bassin aux Bois) transit	39·11	30·67
Louvain (Löwen) (Bassin) transit	37·44	30·11
Nieuport (Bassin) transit	40·28	31·45
Ostende (Bassin) transit	40·05	31·30
Termonde (Entrepot und Quai Rive droite) transit	38·68	30·42
Terneuzen transit	39·47	30·91

Wien, am 1. Dezember 1903. [1165]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den Französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz.)

Einhaltung der erreichbar billigsten Frachten für Güter aller Art zwischen Wien I K.E.B. (Westbahnhof) und Wien-Hauptzollamt einerseits und Paris andererseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, wird bei Zusammenladung von Mode-, Konfektions- und Tapisseriewaren, ferner von Stoffen, Garnen, Bändern, Teppichen, Geweben, Bekleidungsstücken u. s. w., welche Seide oder Wolle enthalten, mit solchen Frachtgütern, welche in Gemässheit des Tarifes, Teil I, Abt. B, vom 1. April 1902 — Position 186 des Artikelverzeichnisses — der Gruppe 15 b zugewiesen sind, die nach den Bestimmungen auf Seite 11, Ziffer (5), des bezeichneten Tarifes auf Grund des höchsten für einen Teil der Sendung gültigen Tarifsatzes zu berechnende Fracht im Rückvergütungswege auf jene Beträge zurückgeführt, welche sich zur Zeit der Aufgabe durch Umkartierung der Sendung in Buchs und Delle ergeben hätten.

Die Liquidierung der entfallenden Differenzen erfolgt gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente spätestens zwei Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien erliegen müssen.

Wien, am 5. Dezember 1903. [1166]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung von:

a) Zuschlagstaxen bei wahlweiser Benützung der Strecken Wien (Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder Staatseisenbahn-Gesellschaft) — Brünn, bezw. Wien (Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder Staatseisenbahn-Gesellschaft)— Marchegg mit Permanenz- (Zeit-) Karten;

b) ermässigten Preisen für Permanenz- (Zeit-) Karten auf den Strecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Wien K.F.N.B./St.E.G.—Brünn K.F.N.B./St.E.G. und Wien K.F.N.B./St.E.G.—Marchegg K.F.N.B./St.E.G.

a) Ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, ist es zulässig, mit ganz- oder halbjährigen Permanenz- (Zeit-) Karten, welche von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. von der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft je für ihre eigenen Linien verausgabt werden und auf den Strecken Wien—Brünn oder Wien—Marchegg der betreffenden Ausgabebahn Geltung haben, bei Zahlung der nachstehenden Zuschlagstaxen neben der tarifmässigen, bezw. nachstehend unter b) festgesetzten Gebühr der bezüglichen Permanenz- (Zeit-) Karte die Strecken Wien — Brünn, bezw. Wien—Marchegg sowohl der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als auch der Staatseisenbahn-Gesellschaft zu benützen.

Diese Zuschlagstaxen betragen:

Strecke	Zuschlagstaxen für die wahlweise Benützung nachbenannter Strecken bei einer Permanenz- (Zeit-) Karte					
	für das Kalenderjahr			für das Kalenderhalbjahr		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Klasse					
	Kronen einschliesslich Fahrkartensteuer pro Karte					
*) Wien K.F.N.B. oder St.E.G. — Brünn	130	100	100	100	70	70
*) Wien K.F.N.B. oder St.E.G. — Marchegg	70	50	50	50	40	40

*) Auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn können Luxus- und Expresszüge mit Zeit- (Permanenz-) Karten der entsprechenden Wagenklasse nur gegen Entrichtung der besonders festgesetzten Zuschläge (Aufzahlung) benützt werden; auf den Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ist die Benützung von Luxus- und Expresszügen mit Permanenz- (Zeit-) Karten überhaupt ausgeschlossen.

b) Ferner gelangen unter Aufrechthaltung der im Lokaltarife (Teil II) für die Beförderung von Personen etc. auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. der im Teil II, Tarif für die Beförderung von Personen etc., auf den Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gültigen einschlägigen Bestimmungen vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, für ganz- oder halbjährige Permanenz- (Zeit-) Karten in den nachstehenden Strecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die folgenden Gebühren zur Einhebung, und zwar:

Strecken	Permanenz- (Zeit-) Karten					
	für das Kalenderjahr			für das Kalenderhalbjahr		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Klasse					
	Kronen einschliesslich Fahrkartensteuer pro Karte					
Wien K.F.N.B.— Brünn K.F.N.B.	650	460	310	470	280	190
Wien K.F.N.B.— Marchegg K.F.N.B.	320	230	180	240	170	120
Wien St.E.G.— Brünn St.E.G.	650	460	310	470	280	190
Wien St.E.G.— Marchegg St.E.G.	320	230	180	240	170	120

Wien, am 2. Dezember 1903.

[1167]

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Dezember 1903 ist der V. Nachtrag zum Tarife, Teil II, 1. Heft, des Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehres vom 1. August 1899 in Kraft getreten, welcher Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes enthält.

Wien, am 3. Dezember 1903. [1168]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1903 gelangen zwischen diversen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und diversen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn anderseits über Komotau und Schima—Teplitz/Settenz—Komotau direkte Personenzugsfahrkarten und Fahrkarten für die Verbindung „A.T.E. Personenzug—B.E.B. Schnellzug" für verschiedene Wagenklassen zur Einführung.

Zum gleichen Zeitpunkte werden Personenzugsfahrkarten III. Klasse von Saaz nach den Stationen Rumburg und Warnsdorf der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft über Komotau — Aussig — Bodenbach—Böhm.-Kamnitz eingeführt.

Teplitz, am 30. November 1903. [1169]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.
(Anhang zu den Tarifen, Teil II.)

Einführung eines Nachtrages II.

Mit 1. Jänner, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Februar 1904 tritt der Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1903 gültigen „Anhange zu den Tarifen, Teil II" in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen unwesentlichen Aenderungen die Ausserkraftsetzung, bezw. Ergänzung von Frachtsätzen in verschiedenen Relationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 40 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 26. November 1903. [1170]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Militärtarif für Oesterreich.
(Gültig vom 1. Jänner 1898.)

Einführung eines Nachtrages II.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt der Nachtrag II zum angeführten Militärtarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 2. Dezember 1903. [1171]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zu dem Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz etc.).

Mit 1. Jänner 1904 gelangt der Nachtrag II zu dem vorstehend bezeichneten Lokalgütertarife zur Einführung.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für Holz des Spezialtarifes 2, der Klasse C und für Brennholz.

Exemplare des Nachtrages II können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, käuflich bezogen werden.

Wien, im Dezember 1903. [1172]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 26. November 1903 auf Seite 2937 enthaltenen Kundmachung [1140], betreffend Reexpedition von Rohzucker in Kolin.

In der 2. Zeile des 3. Absatzes der obenbezeichneten Kundmachung hat die Reexpeditionsgebühr nicht 8 Heller, sondern richtig 6 Heller pro 100 kg zu heissen.

Wien, am 2. Dezember 1903.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung derselben.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

19. November. Wegen Dammrutschungen infolge anhaltender Regengüsse musste auf der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau der Gesamtverkehr mit dem Zuge Nr. 1006 eingestellt werden.

20. November. Auf der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau wurde mit dem Zuge Nr. 1004 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3022	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schwartenbretter bis 6 m Länge, zu Grubenzwecken bestimmt	Mühldorf	Dassnitz-Maria-Kulm	a) Aufgabe als Frachtgut. b) Die Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief, und finden nur auf jene Sendungen von Schwartenbrettern Anwendung, welche an Schächte adressiert und von denselben auch tatsächlich bezogen werden. Beim Bezuge der Sendungen durch einen Zwischenhändler können die Frachtsätze im Rückvergütungswege Anwendung finden, wenn innerhalb sechs Monaten — vom Tage der Abstempelung des Frachtbriefes seitens der Versandstation — der Nachweis erbracht wird, dass die Transporte an Schächte abgegeben wurden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·78		Im Kartierungswege		
					Neusattl					0·86				
					Zieditz					0·81				
				Neusorg	Dassnitz-Maria-Kulm					0·30				
					Neusattl					0·38				
					Zieditz					0·33				
3023	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Obst, frisches, unverpackt (alla rinfusa), der Pos. 0–1 a 2 des Tarif-Teiles I	Fehring	Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	273 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3024	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Chamotte und Chamottesteine	Nürschan	Söll-Leukenthal	a) Aufgabe als Frachtgut. b) Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 5, vom 1. Jänner 1895 (Ausnahmetarif Nr. 12) des Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehres	127 Heller	126 Heller	1 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
3025	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt	Eger	Furth i. W.	a) Aufgabe als Frachtgut. b) Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehres vom 1. Jänner 1895	58 Heller	44 Heller	14 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
3026	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Cement	Söll-Leukenthal	Falkenau a. d. E.	a) Aufgabe als Frachtgut. b) Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 5, des Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehres vom 1. Jänner 1895	Besteht derzeit nicht	124 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3027	k. k. österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlprodukte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6, sowie Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterklassifikation	Wien-Lagerhaus oder Wien-Praterkai (oder umgekehrt)	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit im Verkehre mit Stationen der K.F.N.B. und darüber hinaus	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Wiener Ueberfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	4 Heller	3 Heller	1 Heller	Im Kartierungswege		
3028	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Mineralwasser, auch künstliches, in beliebiger Verpackung	Eger	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehres vom 1. Jänner 1895	230 Heller	224 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
3029	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und 6 c) und d) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Klagenfurt	Krainburg	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	125 Heller	98 Heller	27 Heller	Im Kartierungswege		
			Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I		Podnart-Kropp				116 Heller	82 Heller	34 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									pro 1000 kg Francs in Gold					
3030	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Nüsse mit Herkunft von südfranzösischen Stationen vgl. die Rubrik „Besondere Bemerkungen")	Bregenz transit	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I, Abteilung A und B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	41·40	33·60	7·80	Im Kartierungswege		Die hierdurch zugestandenen Frachtsätze finden Anwendung: 1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen von Périgueux (Station der Orléansbahn), sowie von Stationen der Linien Périgueux—Brive—Tulle, Brive—St. Denis près Martel—Souillac, Brive—Souillac—Sarlat und westlich, welche in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn zur Umkartierung gelangen; 2. auf Transporte ab Périgueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen reexpediert werden. Die Berechtigung zur Inanspruchnahme der Frachtsätze ist durch Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche das Gut bis Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn begleitet haben, und aus welchen ersehen werden muss, dass die Sendungen tatsächlich von Périgueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien stammen, nachzuweisen
				Buchs (Rheintal) transit					40 50	33·60	6·90			
				Lindau transit					41·40	33·60	7·80			
				Romanshorn transit					45·20	37·40	7·80			
				Bregenz transit		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			38·20	33·60	4·60			
				Buchs (Rheintal) transit					37·40	33·60	3·80			
				Lindau transit					38·20	33·60	4·60			
				Romanshorn transit					41·20	36·60	4·60			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3031	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft und Ungarischen Staatseisenbahnen	Heu und Stroh, auch Moorhirsestroh	a) Polgárdi b) Szombathely (S.B. und U.St.E.) oder umgekehrt	Bregenz transit Buchs (Rheintal) transit St. Margrethen transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. XX, Serie 1), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Ctms. a) b) 256 217 253 214 256 217		Im Kartierungswege		
3032	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Cellulose	Hallein	Neudek	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr, Teil II, Heft 5, vom 1. Jänner 1895 (Ausnahmetarif Nr. 13)	191 Heller	164 Heller	27 Heller	Im Kartierungswege		
3033	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Schnittholz, wie im Abschnitt IV des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführt	Eben Hüttau Kernhof Leoben {k.k.St.B. / S.B.*)} Mauthausen Neumarkt in Steiermark Trieben	Bettmansäge	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903	Dermalen bestehen keine Frachtsätze	Pfennig 102 102 112 114 87 125 104		Im Kartierungswege		*) In Gemässheit der Ziffer VII der Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes gelangt für die in Leoben Südbahn aufgegebenen Sendungen eine besondere Manipulationsgebühr von 3 Pfennig für 100 kg als Nebengebühr in Anrechnung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3034	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	1. Häute, behaarte, von Rindern, Büffeln, Pferden, Kühen und Kälbern, sowie rohe Schaffelle ohne Wolle, roh, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt; 2. Felle und Häute, andere, roh, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen)	Budapest deli v. Budapest-Angyalföld Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-fővár. közrak. Budapest-Józsefváros Budapest-Kelenföld Budapest-kiterö Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u.	Paris La Villette-Douane	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Gütertarif, Teil V, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1890	Francs Gold für 1000 kg a) 109·35 b) 99·75	ad 1: a) 94·40 b) 89·30 ad 2: a) 109·35 b) 99·75	a) 14·95 b) 10·45	Im Kartierungswege		
					Paris Reuilly				a) 109·35 b) 99·75	ad 1: a) 95·10 b) 90·00 ad 2: a) 109·35 b) 99·75	a) 14·25 b) 9·75			
				Barcs	Paris La Villette-Douane				a) — b) 98·35	ad 1: a) 98.35 b) 95·55 ad 2: a) 98·35 b) 98·35	a) — b) 2·80			
					Paris-Reuilly				a) — b) 98·35	ad 1: a) 98·35 b) 96 25 ad 2: a) 98·35 b) 98·35	a) — b) 2·10			
				Sziszek	Paris (La Villette-Douane und Reuilly)					ad 1 u. 2: a) 96·30 b) 96·30				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Zahl	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3035	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Schwefelkies aus Pos. E—21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I**	**Požoritta**	**Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.** **Hrastnig** **Hruschau** **Kolin** **Kralup** **Liesing** **Lundenburg** **Peček** **Petrowitz** **Schönweid (chem. Fabrik)**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	**Ost-Nordwest-Oesterreichischer, bezw. Galizisch-Wiener Eisenbahnverband**	**Besteht kein direkter Tarif**	**Heller** 285 358 186 259 275 260 228 261 182 259		**Im Kartierungswege**		
3036	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Bier in Fässern und zurückgehende leere Bierfässer**	**sämtlichen Tarifstationen**	**Heilbronn a. Neckar Südbahnhof**	**Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 10. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif, Teil II, Heft 7 (Ausnahmetarif Nr. 37) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898**	**Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze**	**die für Heilbronn a. Neckar Hauptbahnhof bestehenden Frachtsätze, und zwar: der Abteilung I erhöht um 4 Pfennig** **" " II " " 4 "** **" " III " " 3 "** **" " IV " " 1 "**		**Im Kartierungswege**		
	bezw. umgekehrt													
3037	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue, bezw. zur Einrichtung eines neuen Hotels in Innsbruck bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1904 von sämtlichen österreichischen Südbahnstationen nach Innsbruck der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes, Teil II, unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
3038	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Werndorf	Cilli	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen zur Erhaltung ärarischer Strassen bestimmt und an die k. k. Bezirkshauptmannschaft Cilli adressiert sein. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	47	37	10	Im Kartierungswege		
3039	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker, raffinierter	Rossitz	Pontebba transit Peri transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein. Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5000 kg genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür; jene ad b) gelten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pontebba: a) 4·80 Franken, b) 2·72 „ Peri: a) 5·47 Franken, b) 3·54 „		Kartierung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3040	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Raffinadezucker zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete, welcher laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt ist	Čakovic	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	ab 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1904	70 Pfg.	56 Pfg. *)	14 Pfg.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfg. für 100 kg.
					Schönpriesen-Umschlag				65 Pfg.	51 Pfg. *)	14 Pfg.			
					Dresden-Elbkai				98 Pfg.	84 Pfg.	14 Pfg.			
3041	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Schwadowitz-Eipel		Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 1 des Lokalgütertarifes der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898 und der Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Třemoschnitz, Časlau-Močowitz, vom 1. November 1898	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		
					Aussig				836	770	66			
					Časlau				698	648	50			
					Chrudim				488	438	50			
					Dobrowitz				728	600	128			
					Engenthal-Jeseny				580	560	20			
					Friedland i. B.				614	440	174			
					Lieben Oe.N.W.B.				680	600	80			
					Liebstadtl				524	445	79			
					Luschtěnitz				714	600	114			
					Miedleschitz				488	438	50			
					Pardubitz S.N.D.V.B.				400	370	30			
					Prag Oe.N.W.B.				680	600	80			
					Reichenberg S.N.D.V.B.				560	380	180			
					Rositz				400	370	30			
					Semil				560	485	75			
					Smidar				590	575	15			
					Wlkawa				692	600	92			
					Močowitz				Direkte Frachtsätze bestehen nicht	718				
					Ronow					778				
					Wrdy-Bučitz					738				
					Zawratetz-Třemoschnitz					818				
					Zleb					738				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
3042	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar	Friedland i. B.	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Auflieferung eines Minimalquantums von 4000 metr. Tonnen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902	665	440	225	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Frachtbrief-Duplikate, konsigniert, spätestens bis Ende April 1905	
					Habendorf				550	400	150			
					Raspenau				660	420	240			
					Reichenau bei Gablonz				550	380	170			
					Reichenberg				550	380	170			
					Tannwald-Schumburg				550	380	170			
3043	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	sämtlichen Versandstellen der zitierten Tarife	a) Jablonetz a. Iser b) Rochlitz	Aufrechthaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Verzichtleistung auf jede Achskonkurrenz	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarife für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. vom 1. November 1897 und für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	a) 20 Heller b) 25 "	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, konsigniert, längstens bis Ende April 1905 bei der Abgabsbahn	Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die tarifmässigen Frachtsätze verringern sollten, ermässigen sich die Nachlässe in gleichem Ausmasse
3044	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	sämtlichen in den zitierten Tarifen enthaltenen Versandstellen mit Ausnahme von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Königinhof	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife und Verzichtleistung auf jede Achskonkurrenz	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarife für die Ober- und Niederschlesischen Kohlenverkehre nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	8 Heller	Im Kartierungswege		Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der zitierten Tarife ermässigen sollten, verringert sich der Nachlass in gleichem Ausmasse

Fortlaufende Nummer	Die Verifikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller					
									ad a) / ad b)	ad a) / ad b)	ad a) / ad b)			
3045	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rohdachpappe aus Pos. P—3 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902	Mähr.-Ostrau	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. **Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen**	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	184 / 173	159 / 144	25 / 29	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
					Floridsdorf				181 / 170		22 / 26			
					Gänserndorf				165 / 155		6 / 11			
					Angern				160 / 151		1 / 7			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				185 / 174	161 / 146	24 / 28			
3046	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Göding via Marchegg	Wien St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis **auf Widerruf**, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	92 Heller	62 Heller	30 Heller	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
3047	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruch-, Pflaster- und Schottersteine	Krzeszowice	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	12	10	2	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
					Podgórze-Bonarka				Verschieden	13	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3048	**Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	sämtlichen österr. und ungar. Eisenbahnverwaltungen, dann der Südbahn, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B hn, der Lokalbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, sowie im Namen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, jedoch exklusive der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Steyrthalbahn und der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee	Neue Fässer, die zur Füllung mit Wein oder Spiritus gehen, wenn dieselben in gefülltem Zustande die gleiche Strecke zurückbefördert werden	Relationen der Lokal- und inländischen Gemeinschaftstarife		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Der Rücktransport der gefüllten Fässer muss innerhalb dreier Monate erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Lokal-, bezw. Gemeinschaftstarife		Klasse A		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Original-Frachtbriefe für die leeren Fässer, welchen die Original-Frachtbriefe für den Rücktransport derselben Fässer in gefülltem Zustande in der gleichen Strecke beiliegen müssen. Die Vorlage der vorbezeichneten Dokumente hat bis längstens Ende März 1905 zu erfolgen	
3049		k. k. österr. Staatsbahnen (für die im Abschnitte A des Lokaltarifes, Teil II, Heft 1, bezeichneten Linien), Südbahn-Gesellschaft (österr. Netz), Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Schwefelkohlenstoff (zur Bekämpfung der Reblaus)	Rücksichtlich der Linien der publizierenden Verwaltungen		Aufgabe als Frachtgut 1. in beliebigen Quantitäten, 2. in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief. Aufrechthaltung der reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen		Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Verschieden		ad 1. 50 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen der Klasse II; ad 2. 50 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen der Klasse A		Vorlage der Original-Frachtbriefe, sowie eines von der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Wien ausgestellten Zertifikates, durch welches bestätigt wird, dass die Schwefelkohlenstofftransporte tatsächlich zur Bekämpfung der Reblaus bestimmt waren, bis längstens Ende März 1905	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3050	**Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen (rücksichtlich der Linien des Abschnittes A ihres Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1 und 2, sowie rücksichtlich der Valsuganabahn), der Südbahn-Gesellschaft (rücksichtlich ihrer österreichischen Strecken), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Böhm. Commercialbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Bozen-Meraner Bahn	Kupfervitriol und **Krystall-Azurin**, beide Artikel mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans	Im Lokalverkehre, sowie im direkten Verkehre von und nach den Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen, resp. Bahnlinien, sowie von deutschen Stationen nach Stationen der beteiligten österreichischen Verwaltungen		Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen entweder eine k. k. Landwirtschafts-, bezw. Ackerbau-Gesellschaft, ein Landeskulturrat, eine Landeskulturrats-Sektion, ein landwirtschaftlicher Verein, bezw. eine solche Vereinigung, ein Bezirksausschuss, auch Bezirksvertretung, eine Gemeinde oder ein von diesen Körperschaften zum Bezuge genannter Artikel zwecks bestimmungsgemässer Abgabe derselben an Landwirte zu einem festgesetzten Preise ermächtigter und der Empfangsbahn speziell namhaft gemachter Depositeur oder endlich ein Landwirt selbst als Empfänger zu erscheinen hat. Für Transporte nach den Gebieten der Landeskulturrats-Sektion Trient, des Landeskulturrates in Parenzo und der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Klagenfurt findet die Tarifermässigung nur dann Anwendung, wenn ein von diesen Korporationen ausgestelltes, die Bestimmung des Kupfervitriols zur Bekämpfung der Peronospora bestätigendes Zertifikat beigebracht wird. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Verschieden		50 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der Lokaltarife der beteiligten österreichischen Bahnen *)	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1905 bei der Verwaltung der Empfangsbahn. Jene Frachtbriefe, welche an einen der gedachten Depositeure oder an einen Landwirt lauten, haben auf der Rückseite mit einer Bestätigung jener der vorgenannten Körperschaften, in deren Bereich die Abgabe der Sendungen erfolgte, des Inhaltes versehen zu sein, dass das bezogene Kupfervitriol, resp. Krystall-Azurin ausschliesslich nur zur Bekämpfung der Peronospora viticola oder der Peronospora infestans verwendet worden ist. Die Frachtbriefe werden bei der Liquidierung des Tarifnachlasses bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Die Frachtrückvergütung für Sendungen, welche im direkten Verkehre der beteiligten Bahnen abgefertigt wurden, erfolgt nach Massgabe der Differenz zwischen den aus dem bezüglichen direkten Tarife entfallenden Anteilen und den um 50 Prozent ermässigten Frachtsätzen der Lokaltarife der einzelnen Bahnverwaltungen, bezw. werden im Verkehre von deutschen Stationen behufs Ermittlung der zu liquidierenden Frachtdifferenzen die aus den direkten Tarifen auf die österreichischen Strecken entfallenden Frachtanteile den für die gleichen österreichischen Strecken gültigen, um 50 Prozent gekürzten Lokaltarifen gegenübergestellt

*) Als normale Frachtsätze sind anzusehen die auf Grund der Gebührenberechnungstabelle, bezw. Stationstarife der Lokaltarife der beteiligten Eisenbahnen entfallenden Frachtsätze
1. für **Kupfervitriol** der Klasse II und A, bezw. der für Güter der Klasse A bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bestehenden Ausnahmetarife und
2. für **Krystall-Azurin** der Klasse I, bezw. der für Güter der Klasse I bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, resp. 10.000 kg bestehenden Ausnahmetarife.

Auf die für Güter dieser Tarifklassen in den Tarif-Anhängen enthaltenen oder sonst veröffentlichten ermässigten Frachtsätze findet obiger Nachlass keine Anwendung.

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
3051	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, dann der Kaschau-Oderberger Bahn, der Südbahn, sowie der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Lokalbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, ferner im Namen der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, jedoch exklusive der Steyrthalbahn und der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee	Neue oder gebrauchte Drilch-, Rupfen- und Werg-Emballagen in aufgetrenntem Zustande, ferner leere, retourgehende Pfeifentabaksäcke	Im Lokalverkehre, sowie im Oesterreichischen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverkehre, dann im Verkehre mit der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Bei den bezüglichen Sendungen müssen die ärarischen Tabak-Regieämter, bezw. ärarischen Tabakmagazine als Absender und die ärarischen Tabak-Einlösungsämter, bezw. Tabakfabriken als Empfänger erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Oesterreichische und Oesterreichisch-Ungarische Verbandstarife		Frachtsätze des Spezialtarifes 1				
3052		k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Lokalbahnen Deutschbrod-Humpoletz, Melnik-Mšeno, Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha und der Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalbahn, Südbahn (rücksichtlich ihrer österr. Strecken), Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und Kaschau-Oderberger Eisenbahn (rücksichtlich ihrer österr. Strecken)	Viehsalz (denaturiert, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Im Lokalverkehre, sowie im direkten Verkehre von und nach Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen		Bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) " " von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg c) " " " " " 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. pro Wagen hinsichtlich jener Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, auf welchen generell die Bestimmung der Frachtberechnung für Wagenladungsgüter auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen etc. Gültigkeit hat. Aufrechthaltung der übrigen gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarife der beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Verbandstarife		ad a) die Frachtsätze der Klasse A; ad b) die Frachtsätze der Klasse A; ad c) die Frachtsätze des Spezialtarifes 3		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3053		Böhmischen Commercialbahnen	Eisenschlacken	Miröschau	Rokycan	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis **Ende Dezember 1904**	Lokaltarif	12	10	2	Im Rückvergütungswege	**Bei Sendungen von Miröschau: Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Miröschau: Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Dokumente sind spätestens bis Ende März 1905 vorzulegen**	
			Eisen aller Art						Verschieden	11	Verschieden			Von den nebigen Frachtsätzen wird noch eine **Superrefaktie von 1 Heller** (ein Heller) pro 100 kg gewährt, wenn innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses ein **Minimal-Verfrachtungsquantum von 2000 Tonnen** aufgebracht wird
			Eisen und Eisenwaren der Klassen A		Nezvěstic				32	25	7			
			B						28	25	3			
			C						24	19	5			
			A			**Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen**			32	25	7		**Bei Sendungen nach Miröschau: Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Miröschau: Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend.**	**Das zur Verfrachtung gelangende Quantum dieser Artikel wird in das zur Erreichung der Superrefaktie bedungene Minimalquantum von 2000 Tonnen mit einbezogen, jedoch wird hierfür eine Superrefaktie nicht geleistet**
			B	oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3054	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, deren einzelnen Kolli das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Wien K.F.N.B. und St.E.G.	**Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn:**	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des österr. Eisenbahnverbandes				Im Kartierungswege		
					Graslitz oberer Bahnhof				1674	1432	242			
					Graslitz unterer Bahnhof				1666	1422	244			
					Kaaden-Brunnersdorf				1545	1128	417			
					Karlsbad				1584	1281	303			
					Komotau				1541	1124	417			
					Rakonitz				1327	948	379			
					Saaz				1468	1051	417			
					Weipert				1769	1352	417			
				oder umgekehrt										
3055	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art zum Export, in beliebiger Verpackung	Bilnitz-Brumov	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokal-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Pfge. a) 213 b) 166		Im Kartierungswege*)		
				Bisenz-Pisek						a) 187 b) 147				
				Bisenz-Stadt						a) 187 b) 147				
				Gaya						a) 187 b) 147				
				Krasna						a) 186 b) 146				
				Mähr.-Weisskirchen						a) 167 b) 133				
				Olmütz						a) 138 b) 110				
				Ung. Brod						a) 194 b) 155				
				Ung.-Hradisch						a) 177 b) 139				
				Ung.-Hradisch Stadt						a) 183 b) 145				
				Vlarapass						a) 216 b) 168				
				Wall.-Meseritsch						a) 186 b) 146				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen und Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloss nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Oe.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplikat-Frachtbriefe oder durch Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen der Weiterversand von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen oder Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1905 ausser diesen Duplikat-Frachtbriefen oder den Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen auch die auf die kontrahierende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich teils per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, teils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin, oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3056	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol St.E.G.	Chrudim Oe.N.W.B.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 21·8	Heller 19	Heller 2·8	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
				Prachowitz (Station) St.E.G.					21·8	19	2·8			
3057	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter des Ausnahmetarifes Nr. 16 B (Porzellanerde etc. in der Richtung aus Oesterreich), des Tarifes, Teil II, Heft 1, des Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes	Fleissen-Grossloh k.k.St.B.	Ammendorf K.E.D. Halle	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der sonstigen für diesen Ausnahmetarif allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 10. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. April 1900	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Pfennig 67		Im Kartierungswege		
					Halberstadt K.E.D. Magdeburg					88				
					Halle a. S. K.E.D. Halle					69				
					Merseburg K.E.D. Halle					66				
					Trotha K.E.D. Halle					70				
3058	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Petroleumkoks	Orsova	Berlin { Anhalt-Dresdener Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof }	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	vom 15. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	326 Pfennig	297 Pfennig	29 Pfennig	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3059	Eisenbahn Wien-Aspang		Chilisalpeter	Wien E.W.A. Uebergang oder Klein-Schwechat Uebergang	Sollenau L.B. transit (nur für den Uebergang auf die k. u. k. Schleppbahn Felixdorf-Steinfeld)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			34 Heller	18 Heller	16 Heller			
3060	Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn		Frachtgüter der Tarifklassen I, II, A, B	Wr. Neustadt Sch.B.B. loko (oder umgekehrt)	Puchberg a. Sch.	Einhaltung der für die betreffende Tarifklasse bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller I 62 II 56 A 49 B 42	Heller 56 51 40 38	Heller 6 5 9 4	Im Kartierungswege		
3061	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide und Kleie, Gerstenschrot	Wr. Neustadt Südbahn Uebergang	Traiskirchen E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			32 Heller	16 Heller einschliesslich der Auflegegebühr	16 Heller			Die Sendungen müssen in ungarischen Stationen mit nach Traiskirchen E.W.A. lautenden Frachtbriefen aufgegeben sein
3062			Für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, wird das Wägegeld für die Abwage von Getreidesendungen in vollen Wagenladungen auf der Geleisebrückenwage in Oberwaltersdorf von 120 Heller auf 80 Heller für jeden abgewogenen Wagen ermässigt											
3063			Kohle, mineralische	Wr. Neustadt Südbahn Uebergang	a) Biedermannsdorf b) Traiskirchen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	a) 25 Heller b) 21 Heller	a) 14 Heller b) 18 Heller	a) 11 Heller b) 3 Heller	Im Kartierungswege		Nebenstehender Frachtsatz versteht sich ausschliesslich der vertragsmässigen Schleppbahngebühren

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3064	Eisenbahn Wien-Aspang		Milch als Eilgut	Ober-Waltersdorf	Wien E.W.A.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	70 Heller	50 Heller	20 Heller	Im Kartierungswege		
3065	Eisenbahn Wien-Aspang		Papier, Pappendeckel, Papierabfälle in fester Verschnürung oder verpackt, Lumpen	Biedermannsdorf	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat (oder umgekehrt)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, b) mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen, c) mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	a) 25 Heller b) 22 Heller c) 20 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Die nach nebenstehenden Frachtsätzen abgefertigten Sendungen sind von der Auf- und Ablegegebühr befreit
3066	Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn		Schotter und Steine	Winzendorf	Wr. Neustadt Sch.B.B. Wöllersdorf Steinabrückl Sch.B.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Beförderung nur nach Massgabe der leer zurückkehrenden, für den Versand dieser Güter geeigneten Wagen. Auf- und Abladen innerhalb der tarifmässigen Frist durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	14 Heller	7·6 Heller	6·4 Heller	Im Kartierungswege		In nebenstehendem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf bereits inbegriffen
3067	Eisenbahn Wien-Aspang		Wein	Wien E.W.A.	Erlach (oder umgekehrt)	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	73 Heller	57 Heller	16 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3068	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Holz der Pos. H—18 a, b und c der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Puchberg a. Sch. über Feuerwerksanstalt-Sollenau	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Wird das Auf- oder Abladen über Verlangen der Partei von der Eisenbahn besorgt, so wird für jede dieser Leistungen eine Gebühr von 6 Heller pro 100 kg eingehoben	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	78	73	5	Im Kartierungswege		
			Holz der Pos. H—19 a, b, c, e und g, der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			74	61	13			
			Holzkohle der Tarif-Pos. H—25			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Gemeinschaftsgütertarif vom 27. August 1900	70	58	12			
3069	Eisenbahn Wien-Aspang		Für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 wird das Wägegeld für die Abwage von Schotter und Steinesendungen in vollen Wagenladungen auf der Geleisebrückenwage in Tattendorf für jeden Wagen auf 60 Heller ermässigt											Die Sendungen müssen nach Biedermannsdorf bestimmt sein
3070	Eisenbahn Wien-Aspang		Pappendeckel, Papierabfälle in fester Verschnürung oder verpackt, Lumpen (Hadern)	Erlach oder umgekehrt	Wien E.W.A., Klein-Schwechat	Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	50	44 Heller einschliesslich der Auf- und Ablegegebühr	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3071	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Wien E.W.A. Uebergang	Simmering E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens fünf Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	6	3	3	Im Kartierungswege		
3072			Feuerfeste Ziegel	Scheiblingkirchen	Wien E.W.A. Klein-Schwechat	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			57	41	16			In den nebenstehenden Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren in Scheiblingkirchen nicht enthalten
					Simmering E.W.A.				63	47	16			
3073	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Bruchsteine	Puchberg a. Sch.	Biedermannsdorf Zementfabrik	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Gemeinschaftstarif, Teil II, vom 27. August 1900	58	49	9			In dem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr für die Uebersteilung von der Station in die Zementfabrik in Biedermannsdorf bereits enthalten
3074			Kohle, mineralische, Kohlenziegel (Briquettes) und Kokes	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat Uebergang	Feuerwerks-anstalt loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohlen- und Briquettes-Sendungen, bezw. für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen bei Kokes-Sendungen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokalgütertarife, bezw. Gemeinschaftstarif vom 27. August 1900	40	36	4			
					Fischau				42	38	4			
					Winzendorf				46	42	4			
					Urschendorf				49	45	4			
					Willendorf				51	47	4			
					Grünbach				58	54	4			
					Puchberg a. Sch.				66	62	4			
					über Sollenau Sch.B.B.									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3075	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebsführende der Schneebergbahn	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, der Tarif-Pos. K—4	Winzendorf	Wr. Neustadt S.B. Uebergang für Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1901	Lokalgütertarife	22	18·4	3·6	Im Kartierungswege		In nebigen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf bereits enthalten
			Schotter und Steine der Tarif-Pos. S—55 a			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			11·6	10·0	1·6			
									Heller	Heller	Heller			
3076			Grieskohle	Unter-Höflein	Biedermannsdorf Station	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Gemeinschaftstarif vom 27. August 1900	32	28	4			In den nebenstehenden Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren von den Bergwerksanlagen bereits enthalten
				Grünbach-Klaus					34	32	2			
				über Feuerwerksanstalt-Sollenau L.B.										
									Heller	Heller	Heller			
3077			Kohle, mineralische, der Tarif-Pos. K—25	Grünbach-Klaus	Wien E.W.A.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.		Gemeinschaftstarif für den Verkehr zwischen der E.W.A. und Sch.B.B. vom 27. August 1900	46	42	4			In nebigen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren von den Bergwerksanlagen bereits enthalten. Verkehrsleitung über Feuerwerksanstalt-Sollenau L.B.
					Simmering E.W.A.				52	48	4			
					Zentralfriedhof				46	42	4			
				Unter-Höflein	Wien E.W.A.				42	38	4			
					Simmering E.W.A.				48	44	4			
					Zentralfriedhof				42	38	4			
					Traiskirchen				32	30	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3078	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebsführende der Schneebergbahn		Eis und Schnee	Puchberg a. Sch.	Wr. Neustadt Sch.B.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Transportgebühren sind bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten. Im Falle vom Versender gedeckt gebaute Wagen zur Verladung verlangt und benützt werden, sind die Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt A—VII/3, anzuwenden. Einhaltung der allgemeinen gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	32 Heller	18 Heller	14 Heller	Im Kartierungswege		
3079	Eisenbahn Wien-Aspang		Pflastersteine aller Art	Wien E.W.A. oder Kl.-Schwechat	Traiskirchen E.W.A.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen einschlägigen Tarifbestimmungen			Heller 25 / 24	18 Heller	Heller 7 / 6			
3080			Steine, und zwar Bruchsteine, Erde als Kies, Sand u. dgl., Schotter	Wien E.W.A. oder Kl.-Schwechat	Traiskirchen E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			Verschieden	14 Heller	Verschieden			
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3081	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebsführende der Schneebergbahn		Lohe der Tarif-Pos. L—11	Puchberg a. Sch. über Feuerwerksanstalt-Sollenau	Wien E. W. A. oder Klein-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Gemeinschaftstarif vom 27. August 1900	70 Heller	57 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		
			Borke (Rinde) der Tarif-Pos. B—35						70 Heller	54 Heller	16 Heller			
3082			Steine der Tarif-Pos. S—55 b	Fischau über Feuerwerksanstalt-Sollenau	Wien E. W. A. oder Klein-Schwechat				46 Heller	34 Heller	12 Heller			
3083			Mauer- und Dachziegel	Traiskirchen E. W. A. über Sollenau-Feuerwerksanstalt		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			Heller	Heller	Heller			Etwaige Schleppbahngebühren sind besonders einzuheben
					Fischau				36	29	7			
					Winzendorf				40	31	9			
					Urschendorf				43	33	10			
					Willendorf				45	35	10			
					Unter-Höflein				48	37	11			
					Grünbach				52	40	12			
					Grünbach-Klaus				55	43	12			
					Puchberg a. Sch.				60	47	13			

1	2	3	4		5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3084	Eisenbahn Wien-Aspang		Eilgüter, gewöhnliche		Wien E. W. A. oder Klein-Schwechat	Traiskirchen E. W. A.	—	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 71 *)	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Nur gültig für Güter des Ausnahmetarifes X des Lokalgütertarifes, Teil II, der Eisenbahn Wien-Aspang **) Einschliesslich Auf- und Ablegegebühr
			Frachtgüter, der Stückgutklasse	I			Unter Einhaltung der für die betreffenden Artikel und Tarifklassen bestehenden besonderen, sowie der allgemeinen gültigen Tarifbestimmungen				36				
				II							33				
			Frachtgüter, Wagenladungsklasse	A							28				
				B							25				
				C							22				
			Frachtgüter, Spezialtarif	1							25				
				2							22				
			Zuckerrüben, Zuckerrübenabfälle, Zuckerrübenschnitze, Futterrüben, Rübenschnitze und Abfälle von letzteren				Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei				17				
			Cement; Düngemittel; Feldfrüchte, als: Zwiebel, Kraut, Kohl; Holz, als: Brenn- und Schleifholz, Stock- und Wurzelholz, Reiserholz, Schwarten; Sägespäne, Föhren- und Tannenzapfen, Torf, Torfstreu, Torfmull, Weinstecken, hölzerne, aller Art				Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei				14				
			Most, Trebern, Wein				Frachtzahlung für mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei				25				
			Getreide und Hülsenfrüchte								17				
			Baumwolle und Baumwollabfälle								20				
			Kartoffel				Frachtzahlung für: a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief. Bei Sendungen von 5000 kg und darüber hat das Auf- und Abladen durch die Partei zu erfolgen				a) 22 b) 18				
			Garne; Baumwollwaren, gemeine, der Tarif-Pos. B—7								a)**) b) 22				
			Emballagen, leer, zurückgehende								a) und b) 14				
			Kohle, mineralische, der Tarif-Pos. K—25		sowie umgekehrt		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei				16				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3085	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Eisenbrod	Gablonz a. N.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	34 Heller		Im Kartierungswege		
3086	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Eisenbahnschwellen, hölzerne, der Pos. H—19 d der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Čerčan-Pišely	Chlumetz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	48 Heller		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen für die Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein
3087	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Bruchsteine, unbearbeitete, Schotter und Abraum aus Pos. S—55 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Sedlischt	Chlumetz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	29 Heller		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen zur Chaussierung und Neupflasterung der Zufahrten und Verladeplätze in den Stationen Bořenic und Lovčic der Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl bestimmt sein
				Sternberg a. S.						29 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3088	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schienen und Oberbaukleinmateriale der Pos. E 5/e des Tarif-Teiles I	Prevali	Lustenau	Sendungen müssen unter der Adresse der Bauleitung der internationalen Rheinregulierung in Bregenz als Frachtgut befördert werden und zur Rheinregulierung bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	284 Heller	180 Heller	104 Heller	Im Kartierungswege		
3089	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Zuckerrüben, frische	Milostin-Kounowa	Priesen-Postelberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 40		Im Kartierungswege		
				Neustraschitz	Priesen-Postelberg					45				
			a) Zuckerrübenschnitze, nicht gedörrt oder getrocknet, und Saturationsschlamm; b) Zuckerrübenschnitze, gedörrt oder getrocknet	Priesen-Postelberg	Milostin-Kounowa	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) das Ladegewicht des verwendeten Wagens; ad b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Ad a) obliegt das Auf- und Abladen, ad b) bloss das Aufladen dem Absender, bezw. Empfänger. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				a) 29 b) 41				
				Priesen-Postelberg	Neustraschitz					a) 34 b) 52				
3090	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter aller Art in vollen Wagenladungen	Olmütz-Hodolein loko	Olmütz K.F.N.B. loko	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nur gültig für Sendungen zwischen zwei Etablissements, von denen das eine mit der Station Olmütz-Hodolein und das andere mit der Station Olmütz K.F.N.B. in Schienenverbindung stehen muss	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Bestehen keine Frachtsätze	8 Heller		Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3091	k. k. österr. Staatsbahnen		Lithopone (Lithoponefarben)	Salzburg	Bregenz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Diese Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A—V des Tarif-Teiles I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. März 1896	298	260	38	Im Kartierungswege, bezw. nach Massgabe der in der 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ im Rückvergütungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze werden auch bei Zusammenladen von Lithopone (Lithoponefarben) mit Artikeln der Position E—20 (Erdfarben) des Teiles I des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes angewendet
					Buchs				298	252	46			
					St. Margrethen				314	260	54			
					Lindau (Stadt u. Rangierbhf.)				298	260	38			
					Bregenz	10.000 kg			260	130	130			
					Buchs				260	126	134			
					St. Margrethen				276	130	146			
					Lindau (Stadt u. Rangierbhf.)				260	130	130			
3092	Neutitscheiner Lokalbahn		Eilgüter und Güter der Normalklassen I und II	Zauchtel	Neutitschein und umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	50 Prozent der bestehenden Tarifsätze		Im Kartierungswege		Diese Frachtbegünstigung gilt nur für Transporte von und nach Etablissements, welche mit der Ladestelle Schönau durch ein Industriegeleise verbunden sind
			Wagenladungsgüter							35 Prozent der bestehenden Tarifsätze				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3093	Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Harzleim	Bodenbach k.k.St.B.	Linz Umschlagsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg | unter 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Donauumschlagsverkehr via Linz, gültig vom 1. Mai 1902	Besteht keiner	210 Goldcentimes | 272 Goldcentimes | 371 Goldcentimes		Im Kartierungswege		Für die Schiffstrecke werden bei Aufgabe von weniger als 1000 kg pro Frachtbrief die Frachtsätze der Klasse A, von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief die Frachtsätze der Klasse C des in der Rubrik 8 genannten Tarifes im Kartierungswege berechnet

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 138 vom [illegible] November 1903	2824	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlprodukte	Wilfleinsdorf	Wien St.E.G.	der in der Rubrik 9 (offizieller Frachtsatz) mit 8 Heller angegebene Frachtsatz soll richtig „38 Heller“ betragen	
		2828			Schotter	Prachovic	Böhm. Brod Poříčan	die in Rubrik 5 (von) angeführte Station „Prachov“ soll richtig „Prachovic“ heissen	
104	Nr. 138 vom 28. November 1903	2874	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Stärkezuckersyrup und Kukuruzsyrup	Maros-Vásárhely	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. und Schimitz	in der Rubrik 4 (Artikel) soll es anstatt „Stärkezuckersyrup und Kukuruzsyrup“ richtig nur „Kukuruzsyrup“ lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 142. **Wien, 8. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 2 des XVI. Jahrganges (1902) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 28. November 1903,*) betreffend die Abänderung der die Einlösung der Lokalbahn von Cilli nach Wöllan betreffenden Bestimmungen der Kundmachung des Handelsministeriums vom 8. Mai 1891, R.-G.-Bl. Nr. 63.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung werden mit Rücksicht auf den unterm 23./29. Oktober 1903 zwischen der Staatsbahn-Direktion in Villach und dem steiermärkischen Landesausschusse als Konzessionär der Lokalbahn von Cilli über Schönstein nach Wöllan abgeschlossenen Betriebs- und Pachtvertrag die Bestimmungen des § 11 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 21. November 1889, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1890, für die Lokalbahn von Cilli nach Wöllan, bezw. der Kundmachung des Handelsministeriums vom 8. Mai 1891, R.-G.-Bl. Nr. 63, ausser Kraft gesetzt. An Stelle der vorbezogenen, die staatliche Einlösung der Lokalbahn Cilli-Wöllan betreffenden Bestimmungen treten nachfolgende Anordnungen:

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Lokalbahnlinie von Cilli über Schönstein nach Wöllan mit der Schleppbahn zu den Kohlengruben bei Skalis jederzeit, jedoch nur mit Beginn eines Kalenderjahres, unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Das im Falle der Einlösung zu leistende Entgelt hat in der Leistung einer Jahresrente in der Höhe des mit dem Vertrage vom 23./29. Oktober 1903 festgesetzten Pachtschillings von K 221.920 zu bestehen, die alljährlich für die Dauer der Konzession, und zwar je zur Hälfte am 30. Juni und am 31. Dezember eines jeden Jahres, am 20. November 1979 aber nur pro rata temporis seitens der k. k. Staatsverwaltung an den steiermärkischen Landesausschuss als Konzessionär der Lokalbahn zu entrichten sein wird.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, an Stelle der im vorstehenden festgesetzten Jahresrente jederzeit den zu vier Prozent pro Jahr, Zins auf Zins gerechneten Kapitalswert der jeweilig noch aushaftenden Annuitäten in barem oder in Staatsschuldverschreibungen an den steiermärkischen Landesausschuss zu bezahlen.

Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notierten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der konzessionierten Bahnlinie mit allen dazugehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassabestände, der Reservefonds, des nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen Grundbesitzes, sowie der im Eigentume des Herzogtumes Steiermark stehenden, an die Lokalbahn Cilli-Wöllan anschliessenden Schleppbahnen.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird dem Konzessionär spätestens bis zum 15. Dezember des unmittelbar vorangehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgeteilt werden.

*) Enthalten in dem am 4. Dezember 1903 ausgegebenen CVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 243.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche als Zubehör des Bahnunternehmens oder aus sonstigen Rechtstiteln in das Eigentum des Staates mit überzugehen haben.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Spezialkommissärs.

5. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa seinerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

6. Gleichzeitig mit der Uebergabe der unter Z. 2 angeführten Vermögensobjekte in den Besitz des Staates hat der Konzessionär der Staatsverwaltung sämtliche noch in seinem Besitze befindlichen, auf den Bau und Betrieb dieser Objekte bezüglichen Akten, Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und sonstigen Aufschreibungen zu übergeben.

Wittek m. p.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Wenn unter bestehenden Verhältnissen die Fortbelassung eines Verkehres in einer Station bei der Unzulänglichkeit der hierfür bestimmten Lokalitäten und Anlagen Uebelstände ergibt, so sind die Eisenbahnbehörden berechtigt, den Fortbetrieb ebenso wie bei der ursprünglichen Genehmigung einer Eisenbahnstation nach ihrem freien Ermessen an die Bedingung der hierfür erforderlich erachteten baulichen Herstellungen zu knüpfen.

2. Wenn jedoch die Einrichtung eines Verkehres in einer Station von der Bahnunternehmung nur freiwillig und auf Widerruf übernommen war, so kann bei Hervorkommen solcher Uebelstände der Auftrag der Eisenbahnbehörden nur alternativ auf Anpassung der Anlagen an die gegenwärtigen Verkehrserfordernisse oder auf Auflassung des betreffenden Verkehres lauten.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. April 1902, Z. 7801, betreffend die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in Graslitz zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Mit dem angefochtenen Erlasse wurde die Beschwerdeführerin beauftragt, in dem Präliminare für die im Jahre 1902 in Aussicht genommenen Erwerbungen, Herstellungen und Anschaffungen für die dringend nötige Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in „Graslitz-Unterer Bahnhof“ entsprechend vorzusorgen und demnach ehestens ein Ergänzungspräliminare, welches diese Herstellungen zu umfassen hat, vorzulegen.

In der Beschwerde wird die Gesetzmässigkeit dieses Erlasses in dem bezeichneten Punkte aus dem Grunde bestritten, weil der Buschtěhrader Eisenbahn eine Verpflichtung zur Aufrechthaltung des bezeichneten Aufnahmsgebäudes überhaupt nicht obliege, ihr daher auch nicht die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes aufgetragen werden könne.

Wie sich aus den Akten ergibt, wurde mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 25. August 1885, Z. 29.544, anlässlich der Herstellung des Grenzbahnhofes der Linie Graslitz—Klingenthal der Buschtěhrader Eisenbahn in Graslitz (d. i. der dermaligen Station Ober-Graslitz) verfügt, dass ungeachtet der definitiven Bahnhofsanlage auf der sogenannten Korbwiese auch das bis dahin bestandene Bahnhof-Provisorium bei Pechbach (Station Unter-Graslitz) mit der Beschränkung auf die Abfertigung für Wagenladungsgüter und für Militärzwecke aufrecht zu erhalten sein wird.

In der Eingabe vom 28. August 1886 erklärte sich die Beschwerdeführerin bereit, über das Ersuchen mehrerer Fabriksbesitzer und anderer Ortsinsassen in Graslitz, dass die bisherige Station Graslitz (Unter-Graslitz) für den Personen- und Gepäcksverkehr in Funktion belassen werde, dieses Zugeständnis zu machen, jedoch nur versuchsweise, so dass der Bahn gestattet wäre, diese freiwillige Einrichtung für den Fall, als ihr hieraus Inkonvenienzen, namentlich unbedeckte Mehrkosten erwachsen würden, jederzeit wieder aufheben zu dürfen. Hierüber erteilte das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 7. September 1886, Z. 33.191, die angesuchte Genehmigung zur versuchsweisen Beibehaltung des Personen- und Gepäcksverkehres in der Station Unter-Graslitz auch nach Eröffnung der Station Ober-Graslitz mit dem Beifügen, dass eine später etwa beabsichtigte Auflassung jener Haltestelle entsprechend zu publizieren und an das Handelsministerium zur Anzeige zu bringen sein wird.

In gleicher Weise wurde mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 9. Oktober 1887, Z. 37.353, über ein mit demselben Vorbehalte gestelltes Ansuchen der Beschwerdeführerin die Bewilligung erteilt, die Station Unter-Graslitz auch für den Eilgut- und Frachtenstückgutverkehr versuchsweise einzurichten und eventuell nach entsprechender Anzeige und Publikation wieder aufzulassen.

Hieraus ergibt sich unzweifelhaft, dass eine Verpflichtung der Beschwerdeführerin zur Aufrechthaltung der Station Graslitz nur für den Wagenladungsgüterverkehr und für Militärzwecke bestand und besteht, während die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgütern auf dieser Station von der Beschwerdeführerin freiwillig und auf Widerruf übernommen und von der Eisenbahnbehörde auch nur

als provisorische Massnahme genehmigt wurde. Es handelt sich somit um ein von der Regierung seinerzeit genehmigtes Provisorium, dessen eventuelle Auflassung oder Umwandlung in ein Definitivum der Zukunft vorbehalten war.

Wenn nun hervorkam, dass sich unter den gegenwärtigen, in der Haltestelle Unter-Graslitz bestehenden Verhältnissen gegen die Fortbelassung des Personenverkehres aus der Unzulänglichkeit der hierfür bestimmten Lokalitäten und Anlagen Uebelstände ergaben, so war das Eisenbahnministerium zweifellos berechtigt, den Fortbetrieb dieses Verkehres ebenso wie bei der ursprünglichen Genehmigung einer Eisenbahnstation nach seinem freien Ermessen an die Bedingung der hierfür erforderlich erachteten baulichen Herstellungen zu knüpfen, eventuell im Falle, als diesen Bedingungen seitens der Eisenbahnverwaltung nicht entsprochen werden sollte, die Auflassung des Personenverkehres in der betreffenden Haltestelle zu dekretieren, dasselbe war jedoch nicht berechtigt, der Eisenbahnverwaltung, welche den Personenverkehr in Unter-Graslitz seinerzeit ausdrücklich unter dem Vorbehalte des Widerrufes eingeführt hat und die zur Beibehaltung dieses Betriebes weder nach der ursprünglichen Konzession, noch aus einem späteren Titel verpflichtet erscheint, unbedingt und ohne ihr die obige Alternative freizulassen, zur Ausführung der erwähnten Bauherstellungen zu verhalten.

Das Eisenbahnministerium gibt auch selbst im zweiten Teile seiner Gegenschrift zu, dass die Alternative nur sein könne: Erhaltung der Station für den Personen- und Gepäcksverkehr oder Auflassung dieses Verkehres, zieht also aus dem ersten Teile seiner Ausführungen, wonach ungeachtet der ursprünglich nur als versuchsweise gedachten Beibehaltung des erwähnten Verkehres mit Rücksicht auf das seither intensiv gewordene Verkehrsbedürfnis und die sonach geänderte Sachlage auch eine veränderte Entscheidungsgrundlage bezüglich der Frage nach Aufrechthaltung der Station für den Personen- und Gepäcksverkehr gegeben wäre, nicht den Schluss, dass es berechtigt wäre, nunmehr diese Aufrechthaltung zu fordern.

Wenn nun mit der angefochtenen Entscheidung der Eisenbahn-Verwaltung aufgetragen wurde, für die erwähnten Herstellungen entsprechend vorzusorgen und ein Ergänzungspräliminare, welches diese Herstellungen zu umfassen hat, vorzulegen, so muss darin eine Massregel erblickt werden, durch welche die erwähnten Bauherstellungen unbedingt verfügt wurden, eine Massregel, welche nach dem Gesagten der gesetzlichen Grundlage entbehrt.

[Erkenntnis vom 2. Oktober 1903, Z. 10.030, cf. E.-M.-Z. 49.495/1903.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 250. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Dezember wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend das germanisierende Vorgehen der Staatsbahnen;

2. der Abgeordneten Wilhelm und Genossen, betreffend die Erlassung von Vorschriften zur Abwehr der Gefahr der Weiterverbreitung der Tuberkulose im Eisenbahnverkehre;

3. der Abgeordneten Hybeš und Genossen, betreffend die Missstände bei den Arbeiterzügen auf der Lokalbahn Brünn-Vlarapass der Staatseisenbahn.

II. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Spinčič und Genossen, betreffend die Hafenanlagen in Abbazia.

In der 251. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. Dezember wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Regelung der Verhältnisse der Diurnisten bei den Staatsbahnen;

2. der Abgeordneten Walz und Genossen, betreffend die Rücksichtnahme auf die Forstwirtschaft in den Alpen durch Frachtbegünstigungen;

3. der Abgeordneten Tscharre und Genossen, betreffend den Waggonmangel bei der Obstausfuhr nach dem Deutschen Reiche;

4. der Abgeordneten Wenzel Hrubý und Genossen, betreffend die Bezeichnung der Ortsnamen schlesischer Eisenbahnstationen;

5. der Abgeordneten Freiherr v. Pražák und Genossen, betreffend die Gewährung von Fahrbegünstigungen für die erkrankten Mitglieder der Bezirkskrankenkassen bei ihren Fahrten zum Arzte oder in Krankenanstalten;

6. der Abgeordneten Dr. Marchet und Genossen, betreffend die Verwendung ungarischer Staatsbürger auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Bahn;

7. der Abgeordneten Dr. Šilený und Genossen, betreffend die Prüfungen der Bahnangestellten aus der böhmischen Sprache.

II. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Dr. Ferri und Genossen, betreffend den Bau eines Schutzdammes samt Ufermauern in Konopljikovo auf der Insel Hvar in Dalmatien.

In der 252. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Dezember wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Krempa und Genossen, betreffend die Einstellung eines neuen Personenzuges auf der Eisenbahnstrecke Dębica—Przeworsk in Galizien;

2. der Abgeordneten Sláma und Genossen, betreffend die ungünstige Verbindung der Stadt Königinhof an der Elbe mit Prag.

II. An den Herrn Eisenbahnminister und an den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Gasteiger und Genossen, betreffend Vorkehrungen zur Bewältigung des Zoll- und Postverkehres in der Weihnachtszeit.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat den Baukonsens für die Zugmelde-Einrichtungen auf den in Niederösterreich gelegenen Strecken der Bahnlinie Lundenburg—Zellerndorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 52.640.]

— (Baukonsenserteilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Baukonsens für die Zugmelde-Einrichtungen auf der Bahnstrecke Lundenburg—Zellerndorf, insoweit hierdurch das Kronland Mähren berührt wird, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 52.037.]

Normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Prinzipielle Genehmigung zur Anwendung von 12 m langen Schienen des Systems XXIV der k. k. österr. Staatsbahnen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. Dezember die vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte beabsichtigte Verwendung von 12 m langen Schienen des Systems XXIV der k. k. österr. Staatsbahnen bei der in Bauausführung befindlichen normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn prinzipiell genehmigt. [E.-M.-Z. 53.425.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Variantenprojekt für die Teilstrecke km 30·907 bis km 35·500; Ergebnis der durchgeführten politischen Begehung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen: Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. November den von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 20. und 21. Oktober durchgeführten politischen Begehung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Variantenprojektes für die Teilstrecke km 30·907 bis km 35·500 der in Bauausführung befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) — bei welcher Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Baukonsens für die vorbezeichnete Variantenstrecke ex commissione erteilt wurde — unter Bestätigung der diesfalls getroffenen Kommissionsbestimmungen zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 50.593.]

Normalspurige Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Ergebnis der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 1. Dezember den von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 10. September durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der normalspurigen Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf einschliesslich des normalspurigen Verbindungsgeleises zwischen der Nordbahnstation Gänserndorf und der Station Gänserndorf-Lokalbahn — bei welcher Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Betriebskonsens für den Gesamtverkehr auf der gegenständlichen Bahnlinie ab 13. September 1903 ex commissione erteilt wurde — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Anordnungen und Bestimmungen zur Kenntnis genommen. Die Baulänge der Bahnlinie beträgt 22·049 km, die Betriebslänge 21·763 km.

[E.-M.-Z. 42.415.]

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Stettin: Aenderung der Bezeichnung des Haltepunktes Kankelfitz in „Bessenthin".) Der an der Bahnstrecke Stettin—Belgard zwischen den Stationen Ruhnow und Labes gelegene Haltepunkt „Kankelfitz" führt fortan den Namen „Bessenthin".

Schiffahrt.

Betriebsumfang der grösseren Dampfschiffahrtsgesellschaften und Reedereien auf dem Rhein im Jahre 1902. Der Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt pro 1902 enthält über den Geschäftsbetrieb der hervorragendsten Dampfschiffahrtsunternehmungen auf dem Rhein nachstehende Angaben:

Die Badische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport beförderte zu Berg mit 383 (1901: 389) Schiffen 360.356 t (— 36.638 t), zu Tal mit 335 (— 23) Schiffen 201.194 t (+ 23.816 t).

Die Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft beförderte im Bergverkehre mit 781 (+ 171) eigenen Schiffen 570.208 t (+ 87.701 t), ausserdem wurden 149 (+ 88) fremde Schiffe mit einer Gesamtladung von 42.261 t (+ 11.591 t) remorkiert. Im Talverkehre führten 276 (+ 104) eigene Schiffe Güter von 81.249 t (+ 6479 t), geschleppt wurden 89 (— 70) fremde Kähne mit 6145 t (— 2095 t) Gütern.

Die Mannheimer Lagerhausgesellschaft transportierte im Bergverkehre mit 408 (+ 47) Schiffen 376.924 t (+ 64.698 t), im Talverkehre mit 397 (+ 85) Schiffen 71.919 t (+ 9525 t).

Die Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft (vormals Fendel) in Mannheim beförderte im Bergverkehre mit 723 (— 82) eigenen Schiffen 615.990 t (— 29.832 t), im Talverkehre mit 776 (— 43) eigenen Schiffen 171.973 t (+ 73.107 t). Remorkiert wurden zu Berg 142 (— 56) fremde Schiffe mit 134.910 t (— 37.481 t), zu Tal 166 (— 52) fremde Schiffe mit 49.810 t (— 2585 t).

Die Aktiengesellschaft für Handel und Schiffahrt H. A. Disch in Mainz verfrachtete zu Berg 273.610 t gegen 322.582 t im Vorjahre, zu Tal 54.129 t gegen 32.669 t im Vorjahre. Zu Berg wurden geschleppt ab Duisburg, Hochfeld und Ruhrort 501 (1901: 461) Schiffe mit 361.595 t (1901: 357.134 t), zu Tal wurden 347 (1901: 346) Schiffe geschleppt.

Der Frachtenverkehr der Mainzer Reedereigesellschaft Thomae, Stenz & van Maeteren zu Mainz betrug zu Berg 90.477 t (1901: 88.982), zu Tal 50.221 t (1901: 34.653 t).

Die Frankfurter Aktiengesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt hat mit 4 Schleppern, 35 eigenen und 49 für je eine Reise gemieteten Schleppkähnen zu Berg 122.080 t (— 25.598 t), zu Tal 67.553 t (+ 15.677 t) befördert.

Die Kölnische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft beförderte mit 3 Schleppern, 31 eigenen und 1 für eine Reise gemieteten fremden Schiffe zu Berg 75.482 t (— 3952 t), zu Tal 56.315 t (+ 6772 t).

Die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft zu Düsseldorf hatte während des Berichtsjahres 5 Schleppdampfer und 24 Schleppkähne, sowie eine Anzahl vorübergehend gemieteter Schiffe im Betrieb und beförderte zu Berg 331.097 t, zu Tal 76.509 t.

Die Zentralaktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort beförderte zu Berg mit 1872 Schiffen 1,237.609 t, zu Tal mit 893 Schiffen 33.790 t; zusammen daher 1,271.399 t (— 77.032 t).

Die Firma Franz Haniel & Co. in Ruhrort transportierte zu Berg mit 663 (— 150) Schiffen 457.769 t (— 142.166 t); zu Tal gingen 566 leere Schiffe.

Die Firma Mathias Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr beförderte zu Berg 512.477 t (— 115.319 t), zu Tal giengen 702 (— 37) Schiffe.

Die Reederei von Karl Schroers in Duisburg transportierte im Berichtsjahre 3,179.000 t (1901: 960.000 t), jene von T. Schürmann Söhne in Ruhrort 346.900 t (1901: 347.000 t).

Die vereinigte Kölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft beförderte in der Strecke zwischen Mannheim und Rotterdam mit 30 Dampfschiffen 1,625.400 (+ 112.093) Personen und 87.314 t (+ 5945 t) Güter.

Die Mülheimer Dampfschiffahrtsaktiengesellschaft zu Mülheim am Rhein beförderte im Jahre 1902 insgesamt 2,304.896 (1901: 2,332.906) Personen, die Lokaldampfschiffahrtsgesellschaft Coblenz—Oberlahnstein 120.000 Personen gegen 156.000 Personen im Vorjahre.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Lynorta" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 7. Oktober 1903 ohne Passagiere und mit 5033 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 291 Tonnen nach Fiume und 902 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in Extrafahrt von Calcutta für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 5,033.234 kg Waren, wovon 290.838 kg für Fiume und 902.306 kg für das Ausland bestimmt waren. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,103.488.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. November d. J. den Staatsbahndirektor-Stellvertreter Regierungsrat August Ritter v. Ruff zum Staatsbahn-Direktor mit den systemmässigen Bezügen unter gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels eines Hofrates allergnädigst zu ernennen geruht.

Der Eisenbahnminister hat bei der Staatsbahn-Direktion Villach den Vorstand der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Otto Fritsch zum Staatsbahndirektor-Stellvertreter für den technischen Dienst ernannt und den Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Albert Speil Ritter v. Ostheim mit den Funktionen des Staatsbahndirektor-Stellvertreters für den administrativen Dienst betraut.

[E.-M.-Z. 2073.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlenbriketts.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende 1904, werden bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg, nachstehende Frachtsätze für die Beförderung von Braunkohlenbriketts von niederschlesischen Stationen nach Ungarn eingeführt:

Nach	Von								
	Dobrilugk-Kirschhain	Gross-Räschen	Lauchhammer loko	Lauchhammer trans.	Mückenberg	Petershain	Ruhland	Senftenberg	Strassgräbchen
	Markpfennig für 100 kg								
Budapest linkes Donauufer und Köbánya sämtliche Bahnhöfe	211	209	209	203	210	210	207	207	202
Budapest-Kelenföld	207	205	205	199	206	206	203	203	198
Debreczen	250	246	246	245	246	245	245	244	245
Kassa	187	183	183	182	183	182	182	181	182
Miskolcz gömöri p. u.	219	215	215	214	215	214	214	213	214
Nagy-Szombat	169	167	167	161	168	168	165	165	160
Nagyvárad	259	255	255	254	255	254	254	253	253
Pozsony	156	154	154	148	155	155	152	152	147
Pozsony fiók, " Ujváros trans., " Dynamitgyár	158	156	156	150	157	157	154	154	149
Szeged	254	252	252	246	253	253	250	250	245
Szeged-Rókus	254	252	252	246	253	253	250	250	245
Tepla-Trencsén-Teplicz	169	165	165	164	165	164	164	163	164

Budapest, am 30. November 1903. [1173]

Die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Teil II, Heft 10.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt der neue Tarif, Teil II, Heft 10, des angeführten Verbandes mit Gültigkeit bis 31. Dezember 1904 zur Einführung.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 30. November 1903. [1174]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung der neuen Kartierungsfrachtsätze für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen etc. einerseits und ungarischen Stationen anderseits.

Mit 1. Jänner 1904 und bei Frachterhöhungen mit 15. Februar 1904 gelangen die neuen Kartierungsfrachtsätze für den direkten Verkehr zwischen den Stationen Wien K.F.N.B., Wien St.E.G., Wien I K.E.B. (Westbahnhof), Hütteldorf-Hacking loko, Hütteldorf-Hacking transit, Wien-Donauquaibahnhof, Wien-Hauptzollamt und Wien-Markthalle, Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai, Wien Freilager am Schüttel, Wien Oe.N.W.B. loko, Wien Oe.N.W.B. transit, Gersthof, Heiligenstadt, Hernals, Maxing transit, Michelbeuern, Nussdorf loko, Nussdorf transit, Ottakring, Penzing, ferner Floridsdorf und Stadlau einerseits und ungarischen Stationen anderseits, durch welche die bisherigen, ab 1. März 1903 gültigen gleichnamigen Kartierungsfrachtsätze ersetzt werden, zur Einführung.

Exemplare der neuen Kartierungsfrachtsätze können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 30. November 1903. [1175]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil I, Abt. A.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 117 vom 10. Oktober 1903 angekündete neue Tarif, Teil I, Abt. A, für den in der Ueberschrift bezeichneten Verkehr tritt mit 1. Jänner 1904 nicht in Kraft.

Der Einführungstermin wird später bekanntgegeben werden.

Wien, am 4. Dezember 1903. [1176]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Ausgabe eines Nachtrages XV zum Kilometerzeiger für die Beförderung von Gütern etc.

Zum Kilometerzeiger der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Gütern u. s. w. tritt vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Obergrüna—Chemnitz ab der Nachtrag XV in Kraft. Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden. Er enthält im wesentlichen neue Entfernungen für die Station Chemnitz-Altendorf.

Dresden, am 4. Dezember 1903. [1177]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehrsstörung in der Strecke Raussnitz—Holubitz.

Infolge einer Dammrutschung ist die Strecke Raussnitz—Holubitz stellenweise unfahrbar geworden.

Der Personen- und Gepäcksverkehr wird gleichwohl mit Umsteigen, bezw. Uebertragen über die Unterbrechungsstelle aufrecht erhalten.

Der Güterverkehr wird über eine Hilfsroute abgewickelt.

Dauer der Störung augenblicklich noch unbestimmbar.

Wien, am 4. Dezember 1903. [1178]

K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen.

Einführung eines neuen „Temporären Anhanges“ zu dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarife, Teil II.

Mit 1. Jänner 1904 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 15. Februar 1904 tritt ein neuer „Temporärer Anhang“ zu dem vorstehend bezeichneten Lokalgütertarife in Kraft.

In diesen Anhang wurden die in dem vom 1. Jänner 1898 gültigen „Temporären Anhange“ enthaltenen Frachtsätze aufgenommen, sowie neue ermässigte Frachtsätze einbezogen.

Exemplare des neuen „Temporären Anhanges“ können demnächst bei der Direktion in Wien käuflich bezogen werden.

Wien, am 4. Dezember 1903. [1179]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Am 1. Jänner 1904 treten Kartierungssätze nach und von Raudnitz für den Verkehr zwischen Stationen der Lokalbahnen Zlonitz-Hospozin und Raudnitz-Hospozin einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits in Kraft und sind Exemplare dieser Kartierungssätze bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 3. Dezember 1903. [1180]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Teil II, Heft 4.

Mit 1. Jänner 1904 tritt zu dem vom 1. Jänner 1901 gültigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4, der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aufhebung von Frachtsätzen,
II. Aenderungen von Artikelbezeichnungen,
III. Aufnahme neuer Frachtsätze.

Exemplare dieses Tarifnachtrages werden durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 h pro Stück zu beziehen sein.

Wien, am 4. Dezember 1903. [1181]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. Juni 1900 gültigen Ausnahmetarife für Mehl und Mahlprodukte etc.

Mit 1. Jänner 1904 und bei Frachterhöhungen mit 15. Februar 1904 gelangt der Nachtrag III zum angeführten Ausnahmetarife für Mehl etc., enthaltend Aenderungen und Berichtigungen der Tariftabellen, sowie Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 4. Dezember 1903. [1182]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehrsunterbrechung in der Strecke Holubitz—Eywanowitz.

Infolge von Dammrutschungen musste der Gesamtverkehr in der Strecke Holubitz—Eywanowitz eingestellt werden, so dass in und nach den zwischenliegenden Stationen weder Personen noch Güter aufgenommen werden können.

Ueber die Dauer der Verkehrsstörung kann noch nichts Bestimmtes mitgeteilt werden

Wien, am 5. Dezember 1903. [1183]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen in dem Tarifhefte „Kartierungsfrachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern“.

In dem ab 1. März 1903 gültigen Tarif-Hefte „Kartierungsfrachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern“ des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes werden die für den Verkehr der Stationen Mohács und Német-Boly mit Wien (St.E.G., K.F.N.B., Südbahnhof und Matzleinsdorf) enthaltenen Frachsätze mit Ende Dezember 1903 ausser Kraft gesetzt und mit Gültigkeit ab 1. Jänner 1904 durch nachstehende Frachtsätze ersetzt:

Von oder nach	Eisenbahn	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien-Südbahnhof und Wien-Matzleinsdorf											
		Eilgut			Frachtgut								
		gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	sperrige Güter	I. Klasse	II. Klasse	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
		Frachtsätze für 100 kg in Heller											
Mohács	M.P.V.	1203	672	670	877	619	477	339	236	187	223	192	152
Német-Boly	M.P.V.	1147	644	642	853	602	462	327	226	179	213	184	147

Wien, am 4. Dezember 1903. [1184]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Rückfahrkarten zwischen Stationen der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen untereinander, ferner zwischen Czernowitz und Volksgarten einerseits und Stationen der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen anderseits.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1903 bis auf weiteres werden laut nachstehender Fahrpreistabelle ermässigte Rückfahrkarten mit dreitägiger Gültigkeit zur Einführung gebracht:

Zwischen / und	Wiznitz	Waszkoutz	Zaleszczyki	Stefanówka	Kotzman	Sereth	Radautz Ringplatz	Putna	Karlsberg	Falkeu	Brodina
	Fahrpreise für eine Person — Personen- und gemischte Züge — III. Klasse — Heller einschliesslich Fahrkartensteuer										
Nepolokoutz	290	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lužan	—	—	310	220	70	—	—	—	—	—	—
Hliboka	—	—	—	—	—	120	—	—	—	—	—
Hadikfalva	—	—	—	—	—	—	50	260	220	300	330
Waszkoutz	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kotzman	—	—	240	—	—	—	—	—	—	—	—
Radautz	—	—	—	—	—	—	—	210	—	250	270
Czernowitz	470	270	430	340	190	340	390	600	560	640	670
Volksgarten	—	—	—	—	—	300	390	600	560	640	670

Diese Rückfahrkarten werden unter den im Personentarife, Teil II, für die Lokalbahnen, östliches Netz, Seite 12, festgesetzten Bedingungen zur Ausgabe gelangen.

Czernowitz, am 1. Dezember 1903. [1185]

K. k. Betriebsleitung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Jänner 1897.

Die Schnitt-Tafel B auf Seite 36 ist wie folgt zu ergänzen:

Nach	Vom Schnittpunkte							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Kilometer							
Bettmannsäge . .	—	—	19	106	174	285	230	405

Wien, am 4. Dezember 1903. [1186]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anwendung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof) einerseits und gewissen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits auch für den Verkehr mit Wien Nordbahnhof.

Die im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898, sowie die im temporären Anhange zu diesem Lokalgütertarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien Staatsbahnhof einerseits und den Stationen der Strecken Bilowitz bis Bodenbach, Obrowitz bis Tischnowitz, Okřischko bis inkl. Střelitz, Schimitz bis inkl. Nemotitz, Böhm.-Trübau bis inkl. Hohenstadt, Chotzen bis Mittelsteine und Starkoč, sowie den Stationen der an diese Strecken anschliessenden Lokalbahnen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits, gelangen vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 auch im Verkehre mit Wien (Nordbahnhof) zur Anwendung.

Wien, am 2. Dezember 1903. [1187]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Direkte Abfertigung der Güter im Nachbarverkehre zwischen den Stationen der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz einerseits und den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Holubitz, Krzenowitz und Marchegg via Brünn anderseits.

Bei direkter Abfertigung der Güter im Nachbarverkehre zwischen den Stationen der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz einerseits und den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Holubitz, Krzenowitz und Marchegg anderseits via Brünn gelangen vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, rücksichtlich der Strecken der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz die im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898 auf S. 440 enthaltenen Schnittsätze zur Anwendung.

Wien, am 2. Dezember 1903. [1188]

Oesterreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Gütertarife, Teil II.

Auf S. 95 des vom 1. Juni 1903 gültigen Gütertarifes, Teil II, für den obbezeichneten Eisenbahnverband ist mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1903 die Tarifierung auf den Strecken in Russland, Spalte 10 und 11

für „Chinawein", Pos. 33a der Art.-Gruppe 66a, von II auf **I**,

für „Weinstein, ungereinigter", Pos. 34 der Art.-Gruppe 66, von I auf **II**

zu berichtigen.

Die Richtigstellung des Tarifes wird gelegentlich der Herausgabe des nächsten Nachtrages erfolgen.

Wien, am 1. Dezember 1903. [1189]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages II zu dem vom 1. Jänner 1902 gültigen Anhange des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 15. Februar 1904, gelangt der Nachtrag II zu dem obenbezeichneten Anhange zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Kartierungsfrachtsätze für einzelne Artikel.
II. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.
III. Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 4. Dezember 1903. [1190]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen:

4. Dezember. Auf der Lokalbahn Jičin-Turnau wurde mit dem Zuge Nr. 5053 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

5. Dezember. Auf der elektrischen Lokalbahn Tabor-Bechin sind wegen Schneewehen die Motorzüge Nr. 4951, 4952, 4953 und 4912 unterblieben.

In der Teilstrecke Torskie—Worwolińce der Linie Biala-czortkowska—Zaleszczyki wurde die im Verordnungs-Blatte Nr. 93 verlautbarte Beschränkung hinsichtlich des Verkehres der Nachtzüge 3655 und 3660 am 6. November 1903 wieder aufgehoben.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

5. Dezember. Infolge einer Dammrutschung wurde in der Strecke Holubitz—Rausnitz-Slawikowitz der Linie Brünn—Prerau der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

5. Dezember. In der Strecke Wischau—Eywanowitz musste wegen einer in km 374/5 eingetretenen Dammrutschung der Personenverkehr bis auf weiteres eingestellt werden.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen:

6. Dezember. Wegen Bahnbeschädigung wurde auf der Losoncz-Videker Lokalbahn zwischen Losoncz und Kálnó der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wird mittels Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn:

5. Dezember. In der Teilstrecke Trsztena—Szuchahora der Arvathaler Lokalbahn wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3094	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briquettes als Frachtgut	Schwadowitz-Eipel		Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
					Beraun					820				
					Branik-Hodkovička					680				
					Hospozin					950				
					Königshof					820				
					Laun					980				
					Modřan					740				
					Přibram					890				
					Radotin					660				
					Smichov					660				
					Swolěnowes k.k.St.B.					820				
					Zlonitz					880				
3095	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		a) Steine der Klasse C b) Steine des Spezialtarifes 3	Semil		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Butowes-Tuř				a) 37 b) 31	36 18	1 13			
					Jičin				a) 41 b) 35	38 20	3 15			
					Gross-Wosek				a) 54 b) 44	45 26	9 18			
					Libitz				a) 56 b) 45	45 26	11 19			
					Poděbrad				a) 58 b) 46	46 27	12 19			
					Nimburg				a) 61 b) 48	48 30	13 18			
					Königinhof				a) 32 b) 28	30 16	2 12			
					Josefstadt-Jaroměř				a) 40 b) 34	37 20	3 14			
					Smiřitz				a) 43 b) 37	40 22	3 15			
					Königgrätz				a) 48 b) 40	44 24	4 16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3096	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Schwadowitz-Eipel	Měšic	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, bei Kohlen und Briquettes mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei Kokes mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für 1000 kg 753		Im Kartierungswege		
					Prag B.N.B.					600				
3097	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Stahlknüppel der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Mürzzuschlag	Hatna trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen	Besteht kein direkter Frachtsatz	330 Heller		Im Kartierungswege		
3098	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	a) Chamotteziegel, Chamottesteine und feuerfeste Backsteine; b) Chamottemörtel und feuerfesten Mörtel	Schönbrunn K.F.N.B.	Assling	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für: ad a) das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ad b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 226 b) 200		Im Kartierungswege		
					Aussee					a) 174 b) 159				
					Concordiahütte					a) 186 b) 168				
					Ebensee					a) 170 b) 156				
					Eisenerz					a) 159 b) 148				
					Hallein					a) 182 b) 165				
					Jenbach					a) 226 b) 203				
					Ischl					a) 174 b) 159				
					Judenburg					a) 181 b) 167				
					Knittelfeld					a) 176 b) 165				
					Salzburg					a) 178 b) 162				
					Söll-Leukenthal					a) 212 b) 189				
					St. Michael					a) 166 b) 162				
					Unzmarkt					a) 188 b) 170				
					Wörgl					a) 212 b) 189				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3099	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunstein	Jacobeni	Wien Südbahnhof trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 307		Im Kartierungswege		
				Dorna-Watra						313				
3100	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	a) Wein in Fässern, b) leere, gebrauchte Weinfässer unter 8 Hektoliter Gehalt	Klosterneuburg-Weidling oder in umgekehrter Richtung	Bednarów	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Frachtzahlung bei dem unter a) angeführten Artikel für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief und bei dem unter b) angeführten Artikel für beliebige Quantitäten	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II), des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 518, b) 336		Im Kartierungswege		
					Bolechów					a) 479, b) 319				
					Borysław					a) 486, b) 308				
					Brody					a) 533, b) 328				
					Buczacz					a) 547, b) 364				
					Bukaczowce					a) 506, b) 328				
					Bursztyn-Demianów					a) 512, b) 330				
					Chodorów					a) 486, b) 319				
					Czernowitz					a) 552, b) 375				
					Czortków					a) 571, b) 375				
					Dolina					a) 486, b) 325				
					Drohobycz					a) 479, b) 305				
					Halicz					a) 518, b) 333				
					Husiatyn					a) 601, b) 389				
					Jaroslau					a) 421, b) 266				
					Kałusz					a) 506, b) 333				
					Kolomea					a) 494, b) 356				
					Krakau					a) 275, b) 202				
					Łańcut					a) 403, b) 255				
					Lemberg					a) 495, b) 302				
					Lemberg-Podzamcze					a) 495, b) 302				
					Mikolajów-Drohowyże					a) 479, b) 314				
					Monasterzyska					a) 535, b) 358				
					Mościska					a) 463, b) 283				
					Nadwórna					a) 474, b) 353				
					Niżniów					a) 515, b) 350				
					Przemyśl					a) 445, b) 274				
					Radautz					a) 612, b) 409				
					Rzeszów					a) 391, b) 249				
					Sambor					a) 480, b) 294				
					Sereth					a) 594, b) 405				
					Stanislau					a) 501, b) 342				
					Stryj					a) 459, b) 314				
					Suczawa					a) 624, b) 411				
					Tarnopol					a) 554, b) 342				
					Tłumacz-Pałahicze					a) 508, b) 347				
					Tyśmienica					a) 501, b) 344				
					Zaleszczyki					a) 562, b) 407				
					Zborów					a) 535, b) 330				
					Złoczów					a) 525, b) 322				
					Żuczka					a) 545, b) 375				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3101	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Papier und Pappe (Pappendeckel), insoweit diese Artikel nach Klasse II tarifiert werden	Saybusch-Żywiec	Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exkl. Wien-Nordbahnhof, Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof und der Lokalbahnstrecken)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 580 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exkl. Wien Nordbahnhof und Wien-Nordbahn-Donauuferbahnhof, dann der Lokalbahnstrecken) 0·82 Heller pro 100 kg und 1 km plus 8 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel nicht bereits tragen dürfen und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	**Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refaktie reklamierende Firma als Absenderin von Saybusch-Żywiec über die Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann nach Wien innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Sendungen von Papier und Pappe zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonifikationsfähig sind**
		beteiligten Verwaltungen			Wien Nordbahnhof oder Staatsbahnhof			Tarif, Teil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900	337	297	40			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				339	299	40			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3102	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Steinsalz aus Pos. S—7a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Wieliczka	Stadlau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 289		Im Kartierungswege		
				Bochnia						308				
			Fabriksalz aus Pos. S—7a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Wieliczka	Floridsdorf					256				
					Wien Nord- oder Staatsbahnhof					258				
					Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito					260				
					Stadlau					275				
3103	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff der Pos. H—32b der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Niklasdorf SB.	Saybusch-Żywiec	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen, bezw. Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900	Besteht kein direkter Frachtsatz	190 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3104	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	1. Bier in Fässern, 2. Bier in Flaschen, 3. leere, gebrauchte Bierfässer unter 8 Hektoliter Gehalt, sowie für leer zurückgehende Bierflaschen in Kisten	Klein-Schwechat	Borysław Brody Czernowitz Drohobycz Jaroslau Kolomea Krasne Lemberg Przemyśl Stanislau Tarnopol Tarnów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung: bei dem unter 1. angeführten Artikel: a) für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, b) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; bei dem unter 2. angeführten Artikel: d) für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; und bei den unter 3. angeführten Artikeln: e) für beliebige Quantitäten. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		
				oder in umgekehrter Richtung										

Zwischen Klein-Schwechat und	Zugestandener Frachtsatz in Heller pro 100 Kilogramm				
	a)	b)	c)	d)	e)
Borysław	496	470	464	619	300
Brody	525	525	490	663	320
Czernowitz	596	536	532	772	367
Drohobycz	491	463	459	612	297
Jaroslau	413	413	388	486	258
Kolomea	567	478	477	727	348
Krasne	508	508	475	638	308
Lemberg	487	487	456	606	294
Przemyśl	437	437	410	524	266
Stanislau	546	485	481	695	334
Tarnopol	546	546	509	695	334
Tarnów	329	329	309	358	219

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3105	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Obst, frisches, verpackt, der Pos. 0—1 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Gargazon Lana-Burgstall Meran Siebeneich *) Sigmundskron Terlan Untermais Vilpian	Wien-Hauptzollamt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 471 476 490 455 452 460 487 465		Im Kartierungswege		
			Obst, frisches, der Pos. 0—1 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I a) in Körben, Fässern, Kisten und Säcken verpackt, b) unverpackt (alla rinfusa)	Meran Untermais		Aufgabe für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				a) 460 Heller b) 343 „				
			Eilgüter und Frachtgüter der Stückgutklasse II und der Wagenladungsklassen A und B	Siehe die untenstehende Tabelle						Siehe untenstehende Tabelle				

Zwischen Wien-Hauptzollamt und	Eilgüter gewöhnliche	Eilgüter ermässigte und besonders ermässigte	Frachtgüter Stückgutklasse II	Wagenladungsklasse A in Mengen von 5000 kg pro Wagen	Wagenladungsklasse A in Mengen von 10.000 kg pro Wagen	Wagenladungsklasse B
	Heller pro 100 Kilogramm					
Gargazon	1603	1001	649	467	450	333
Lana-Burgstall	1615	1007	654	472	455	338
Meran	1651	1025	668	486	469	352
Siebeneich *)	1563	981	633	451	434	317
Sigmundskron	1555	977	630	448	431	314
Terlan	1575	987	638	456	439	322
Untermais	1643	1021	665	483	466	349
Vilpian	1587	993	643	461	444	327

*) Gültig vom Tage der Eröffnung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3106	Südbahn-Gesellschaft		Schnittholz der Pos. H—18 c), 1 und 2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Rakek	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender, das Abladen der Bahnanstalt. Das zur Erzeugung des Schnittholzes erforderliche Stammholz muss von den Herrschaften Czabar und Schneeberg bezogen sein, und kann die Begünstigung nur für ein Quantum Schnittholz beansprucht werden, welches unter Berücksichtigung des bei der Verarbeitung sich ergebenden Abfalles um mindestens 33⅓ Prozent geringer ist als das von den vorgenannten Herrschaften bezogene Quantum Stammholz	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	56 Heller	51 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und (eventuell in beglaubigter Abschrift) vorzulegende Jahresabrechnungen der Herrschaften Csabar und Schneeberg, aus welchen das gelieferte Holzquantum zu entnehmen sein muss	
3107	Südbahn-Gesellschaft		Holzkohlen	Reichenburg	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung eines korrespondierenden Frachtsatzes im Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	91 Heller einschliesslich Ueberfuhrsgebühr bis zur Reichsgrenze	86 Heller einschliesslich Ueberfuhrsgebühr bis zur Reichsgrenze	5 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3108	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Candiszucker des Pos. C—2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Nusle-Vršovic (k.k.St.B.)	Innsbruck (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels in Mengen von mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Abladen der Sendungen obliegt den Empfängern	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	Heller 544	Heller a) 361 b) 307	Heller 183 237	Im Kartierungswege		
3109	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Zeltweg	Floridsdorf-Jedlesee	Die Transporte müssen ausschliesslich für Regiezwecke der Oesterr. Nordwestbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben als Empfängerin adressiert sein. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Aufgabe a) in Mengen unter 5000 kg; b) von 5.000 kg, c) von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen der Sendungen unter b) und c) obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 126 b) 122 c) 101		Im Kartierungswege		
				Neuberg						a) 92 b) 90 c) 74				
				Köflach						a) 171 b) 167 c) 137				
				Zeltweg	Wien Oe.N.W.B. transit					a) 110 b) 106 c) 87				
				Neuberg						a) 76 b) 74 c) 60				
				Köflach						a) 155 b) 151 c) 123				
			Schienenbefestigungsmittel aus der Pos. E—5, lit. e), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Neunkirchen	Wien Oe.N.W.B.					a) — b) 56 c) 48				
				Ternitz						a) — b) 58 c) 50				
				Neunkirchen	Wien Oe.N.W.B. transit					a) — b) 40 c) 32				
				Ternitz						a) — b) 42 c) 34				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3110	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kaffee, gebrannt, als Eilgut	Relationen des Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezogenen Verbandstarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarife für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Hefte 1 bis 4	Verbands-Frachtsätze für Eilgüter, gewöhnliche	Verbands-Frachtsätze für Eilgüter, ermässigte	Verschieden	Im Kartierungswege		
3111	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	In Salzwasser eingelegte Schalen von Citronen aller Art, wie: Limonien, Cedraten u. dgl. Orangen (auch Mandarinen)	Triest	Budweis	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.0000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	Heller 324	Heller 280	Heller 44	Im Kartierungswege		
						mindestens 5000 kg			414	366	48			
						Mengen unter 5000 kg			552	536	16			

3112 Südbahn-Gesellschaft

Für Einrichtungsgegenstände (einschliesslich des zur Einrichtung gehörigen Installationsmateriales), welche zur Einrichtung eines Hotelzubaues in Obermais bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, ab sämtlichen österreichischen Südbahnstationen nach Bozen-Gries der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes (Teil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3113	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Obstmost	Ringelshain (A.T.E.)	Bozen Gries Innsbruck oder umgekehrt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, vom 1. Juli 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 588 472		Im Kartierungswege		
3114	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Bier in Fässern als Frachtgut	Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.)	Annathal-Rothau Graslitz oberer Bahnhof Karlsbad (B.E.B.)	1. Aufgabe in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Es bestehen für diesen Artikel keine direkten Frachtsätze	Heller 161 165 132		Im Kartierungswege		
3115	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Roheisen (Rohstahl)	Königshof	Komotau (B.E.B.) via Rakonitz—Lužna-Lischan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	68 Heller	64 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit
3116	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	**Eilgüter, ermässigte**	**M i c h e l o b**	**Bruch (k.k.St.B.)**	**1. Aufgabe in beliebigen Mengen.**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904**
					Oberleutensdorf		
					Ossegg (k.k.St.B.)		
					Teplitz-Waldthor		
			Bier in Fässern, als Frachtgut		**Bruch (k.k.St.B.)**	1. Aufgabe von ad a) beliebigen Mengen; ad b) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür.	
					Ober-Georgenthal (k.k.St.B.)		
					Oberleutensdorf		
					Teplitz-Waldthor		
					Tyssa-Königswald		
				via Komotau		**2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	
3117	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt etc. der Position E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr.-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	**A n n a t h a l - R o t h a u**	**Gablonz a. N.**	**1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) „ „ 10.000 „ „ „ „**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904**
					Morchenstern	**2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	

1 Fortlaufende Nummer	5 nach	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3116		**Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller**		**Im Kartierungswege**		
	Bruch (k.k.St.B.)			86				
	Oberleutensdorf			86				
	Ossegg (k.k.St.B.)			98				
	Teplitz-Waldthor			110				
				a) b)				
	Bruch (k.k.St.B.)			58 57				
	Ober-Georgenthal (k.k.St.B.)			62 61				
	Oberleutensdorf			58 57				
	Teplitz-Waldthor			72 70				
	Tyssa-Königswald			86 82				
3117		**Tarif, Teil II, Heft 4, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 und Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller** a) b)		**Im Kartierungswege**		
	Gablonz a. N.			223 191				
	Morchenstern			231 199				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3118	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wampersdorf (W.P.W.N.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		Kilometer
										1020				323
				Mähr.-Ostrau						1020				312
				Hruschau						1026				314
				Chrzanow						1249				412
				Trzebinia						1258				418
				Szczakowa						1284				434
				Granica						1288				436
				Krzeszowice						1279				431
				Jaworzno						1329				425
				Siersza wodna						1318				426
				Karwin						1072				327

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3119	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Koks	I. sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, II. Mähr.-Ostrau, III. Karwin (K.O.E.)	**Bodenbach trs.** für Sendungen nach:	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg I. II. III.		Im Kartierungswege		
					Dresden-Altstadt					1177 1149 1229				
					Dresden-Friedrichstadt					1154 1126 1206				
					Dresden-Neustadt					1118 1090 1170				
					Freiberg					1177 1149 1229				
					Grossenhain					1107 1079 1159				
					Hainsberg					1175 1147 1227				
					Halsbrücke					1165 1137 1217				
					Leipzig Bayer. Bahnhof					1048 1020 1100				
					Leipzig-Stötteritz					1048 1020 1100				
					Leipzig Dresdn. Bahnhof					1048 1020 1100				
					Leipzig-Connewitz					1048 1020 1100				
					Meissen					1118 1090 1170				
					Muldenhütten					1165 1137 1217				
					Radeberg					1083 1055 1135				
					Radebeul					1118 1090 1170				
					Reitzenhain trs. für Sendungen nach:									
					Chemnitz					1365 1337 1417				
					Kappel					1366 1338 1418				
					Weipert trs. für Sendungen nach:									
					Erla					1647 1619 1699				
					Werdau					1448 1420 1500				
3120	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien E. W. A.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen als Frachtgut. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Eisenbahn Wien-Aspang adressiert sein und von der letzteren zu Regiezwecken der eigenen Bahn, bezw. der von ihr betriebenen Schneebergbahn bezogen werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 860	780	80	Im Kartierungswege		
				Mähr.-Ostrau					860	780	80			
				Hruschau					866	786	80			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3121	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien E. W. A.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Eisenbahn Wien-Aspang adressiert sein und von der letzteren zu Regiezwecken der eigenen Bahn, bezw. der von ihr betriebenen Schneebergbahn bezogen werden	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Bezügliche Kartierungsfrachtsätze aus der Publikation **unter der vorhergehenden Ordnungsnummer**	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 780	720	60	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende **Firma** als Empfängerin lautende Frachtbriefe, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen **spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Mähr.-Ostrau					780	720	60			
				Hruschau					786	726	60			
3122	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Hruschau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 17.500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	102 Heller pro metr. Tonne à 1000 kg	80 Heller pro metr. Tonne à 1000 kg	22 Heller pro metr. Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller pro metr. Tonne à 1000 kg a)	b)				
3123	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		a) Kohlen, mineralische b) Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Szczakowa Granica	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der in den in Spalte 8 bezeichneten Tarifen vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1901, bezw. Artikeltarif im Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehre vom 1. Mai 1901, bezw. Gütertarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Eisenbahnverband, Teil III, vom 1. Juni 1903	Verschieden	394 336	350 336	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
				Mähr.-Ostrau	Szczakowa Granica					394 336	342 330				
				Hruschau	Szczakowa Granica					382 326	338 326				
				Karwin	Szczakowa Granica					428 368	384 368				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3124	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	I. Sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner Station Mähr.-Ostrau II. Hruschau	a) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, gleichviel in welchem Heizhause der genannten Bahnverwaltung dieselben Verwendung finden	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 120.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses der Südbahn-Gesellschaft oder des Stationschefs in Matzleinsdorf, wobei jedoch bei der letzteren Adressierung aus den Frachtdokumenten zu ersehen sein muss, dass die Weiterbeförderung an ein Heizhaus der Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen hat. Erscheinen der reklamierenden Firma auf den Frachtdokumenten als Absenderin	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) ad I a) 726 ad II a) 732	ad I a) 640 ad II a) 646	ad I a) 86 ad II a) 86	ad a) Im Kartierungswege	ad b) Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, alle im Jahre 1904 expedierten Sendungen nachweisenden Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, und ein von der Südbahn-Gesellschaft gefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ausserhalb Wien (Matzleinsdorf) verwendete Kohle nachzuweisen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zum Zwecke der Erlangung der Kartierungsfrachtsätze von 640 und 646 Heller pro metr. Tonne ist die unbedingte Garantie des Auflieferungs-Verfrachtungsquantums von 120.000 metr. Tonnen seitens der auf das Zugeständnis reflektierenden Partei zu übernehmen und hierfür eventuell eine angemessene Kaution zu erlegen
					b) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, wenn dieselben nachweislich in den über Wien (Matzleinsdorf) hinaus gelegenen Heizhäusern der genannten Verwaltung verwendet werden				ad I b) 726 ad II b) 732	ad I b) 560 ad II b) 566	ad I b) 166 ad II b) 166	ad b) Durch Anwendung des Kartierungsfrachtsatzes von 640, bezw. 646 Heller pro metr. Tonne und Rückvergütung von 80 Heller pro metr. Tonne aus denselben		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
										pro 100 kg				
									Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)					
3125	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	238	158	80	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Ottendorf bei Troppau				368	292	76			
					Schönstein				368	332	36			
					Mladetzko				422	372	50			
					Eckersdorf				438	396	42			
					Freihermersdorf				458	436	22			
					Bennisch				486	476	10			
				Mähr.-Ostrau	Troppau K.F.N.B.				210	158	52			
					Ottendorf bei Troppau				340	292	48			
					Schönstein				340	332	8			
					Mladetzko				394	372	22			
					Eckersdorf				410	396	14			
				Karwin	Troppau K.F.N.B.			Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn — Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1901	290	210	80			Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Ottendorf bei Troppau				420	344	76			
					Schönstein				420	384	36			
					Mladetzko				474	424	50			
					Eckersdorf				490	448	42			
					Freihermersdorf				510	488	22			
					Bennisch				538	528	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)					
3126	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, b) Mähr.-Ostrau	Saybusch-Żywiec	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer ihrer Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	a) 407 b) 398	306 306	101 92	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
									Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)					
3127	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, b) Mähr.-Ostrau	Oświęcim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer ihrer Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	a) 378 b) 367	240 240	138 127	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3128	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gaskohlen	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito (zum Umschlag auf das Schiff, mit der Bestimmung für bayerische Stationen)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904**	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	**Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)** 730	660	70	**Im Rückvergütungswege**	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, auf welchen seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach bayerischen Stationen weiterbefördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt**	
3129	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) M.-Ostrau	Böhm.-Trübau und den darüber hinaus gelegenen Stationen, soweit nach den bestehenden Verkehrsleitungs-Vorschriften über Olmütz instradiert wird	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	**Heller für 1000 kg** Verschieden	Verschieden	a) 103 b) 97	Im Rückvergütungswege	**Auf die Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	**Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Geltungsdauer des Zugeständnisses die direkten tarifmässigen Frachtsätze nach Böhm.-Trübau und den darüber hinaus gelegenen Stationen, bezw. die Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass von 103 Hellern, bezw. 97 Hellern für 1000 kg um die gleiche Differenz reduziert**
					Triebitz				a) 923 b) 917	a) 820 b) 820	a) 103 b) 97			
					Brüsau-Brünnlitz				a) 1030 b) 1028	a) 964 b) 964	a) 66 b) 64			
					Skalitz-Boskowitz				a) 950 b) 948	a) 884 b) 884	a) 66 b) 64			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)					
3130	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gaya Butschowitz Nemotitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	688 726 838	610 648 760	78 78 78	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Mähr.-Ostrau	Gaya Butschowitz Nemotitz				683 722 834	610 648 760	73 74 74			
				Karwin	Gaya Butschowitz Nemotitz				740 778 890	662 700 812	78 78 78			
3131	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Mähr.-Ostrau	Mähr.-Neustadt	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) a) 577 b) 560	557 557	20 3	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3132	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Bükk	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr via Sillein-Pressburg, via Lundenburg-Marchegg, bezw. via Lundenburg-Wien, Tarifheft 3, vom 1. September 1897	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 1410	1356	54	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der Frachtermässigung von Karwin nicht beteiligt
				Mähr.-Ostrau					1410	1356	54			
				Szczakowa					1674	1602	72			
				Karwin					1430	1392	38			
3133	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Vulka-Pordány	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr via Sillein-Pressburg, via Lundenburg-Marchegg, bezw. Lundenburg-Wien, Tarifheft 3, vom 1. September 1897	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 1300	1244	56	Im Kartierungswege		
				Mähr.-Ostrau					1300	1244	56			
				Dombrau					1300	1244	56			
				Karwin					1300	1244	56			
				Trzynietz					1300	1244	56			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3134	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Hrachowetz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 750 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	566 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	482 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	84 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
3135	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Brünn (Nordbahnhof) loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Approvisionierung von Brünn bestimmt sein, auf dem Brünner Nordbahnhofe abgeladen und daselbst bezogen werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 590	550	40	Im Kartierungswege	Die nebenstehend bezifferten ermässigten Frachtsätze werden bis Brünn Nordbahnhof auch für die Sendungen derjenigen Industrie-Etablissements in Brünn berechnet, welche mit der Station Brünn der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder der Brünner Strassenbahn in Schienenverbindung stehen und deren Bezüge auf Grund einer Vereinbarung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab Brünn Nordbahnhof durch die genannten Transportanstalten zugeführt werden. — Der hinsichtlich der Sendungen von Karwin gewährte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen	
				Mähr.-Ostrau					588	548	40			
				Hruschau					594	554	40			
				Karwin				Tarif für den Kohlenverkehr K.O.E.—K.F.N.B. vom 1. Februar 1901	642	602	40			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3136	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wsetin	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	**Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)** 656	600	56	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Karwin				Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn — Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1901	640	584	56			Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
3137	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Rožnau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	**Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)** 614	554	60	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
				Mähr.-Ostrau					614	554	60			
				Karwin				**Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn — Kaiser Ferdinands - Nordbahn vom 1. Februar 1901**	598	538	60			**Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3138	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, dann Mähr.-Ostrau	Bischoflack k.k.St.B. Föderlach-Faakersee S.B. Velden am Wörthersee S.B.	Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Das Aufladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf, gültig vom 1. Juni 1899	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 1970 1950 1950		Im Kartierungswege		
3139	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kleinkohle (Kokskohle)	Hruschau	Mähr.-Ostrau loko	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** **Bezahlung** der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. **Aufrechthaltung** der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. **Die Sendungen** müssen zur Verkoksung in einer Koksanstalt in Mähr.-Ostrau bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	95 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	66 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	29 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3140	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kleinkohle (Kokskohle)	Hruschau	Mähr.-Ostrau transito (für Sendungen nach der Koksanstalt Witkowitz [Eisenwerk], dann nach dem Carolinen- und Theresienschachte auf der Ostrauer Montanbahn)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) 95	66	29	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
3141	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Troppau K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 *	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 552	510	42	Im Kartierungswege		
					Ottendorf bei Troppau				684	644	40			
					Mladetzko				738	724	14			
					Eckersdorf				754	748	6			
3142	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Siersza wodna	Bielitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Galizischen Kohlenverkehr nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1903, bezw. Lokaltarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 362	312	50	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Von Siersza wodna werden die nebenbezifferten Frachtnachlässe von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
					Lobnitz				382	334	48			
					Saybusch-Żywiec				421	372	49			
				Szczakowa	Bielitz				347	298	49			
					Czechowitz				347	298	49			
					Lobnitz				367	320	47			
					Saybusch-Żywiec				406	356	50			
				Szczakowa	Oświęcim loko				245	226	19			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3143	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Steinkohle	Siehe Tabelle	den Wiener städtischen Elektrizitätswerken an der Erdbergerlände	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

von	Heller für 1000 kg
Radzionkaugrube	1250
Karsten-Centrumgrube	1253
Bobrek	1248
Borsigwerk	1251
Ludwigsglück	1240
Ludwigsglückgrube	1242
Gleiwitz	1230
Zabrze	1238
Zabrze Koksanstalt, sämtlichen Schächten der Königin Luisegrube	1232
Schmiederschacht	1238
Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube	1240
Köhlerschacht der Lythandragrube	1248
Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube	1250
Brandenburggrube	1248
Morgenroth	1240
Paulusgrube	1242
Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, kons. Mathildegrube	1248
Beuthen O.S.E.	1240
Hohenzollerngrube	1242

von	Heller für 1000 kg
Redensblickschacht der Florentinegrube	1248
Bahnschacht der Gräfin Lauragrube	1229
Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube	1235
Deutschlandgrube	1229
Cleophasgrube	1219
Kattowitz	1209
Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube	1219
Georggrube	1209
Laurahütte	1211
Chasséeschacht der Fannygrube	1214
Ficinusschacht	1214
Richterschächten der Laurahüttengrube, Knoffschacht II	1214
Maxgrube	1219
Fürstin Paulineschacht	1209
Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht)	1199
Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht)	1196

von	Heller für 1000 kg
Myslowitz, Myslowitzgrube	1121
Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube	1169
Marthaschacht der Karlssegengrube	1176
Imielin	1148
Cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)	1208
Cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)	1209
Emanuelsegen	1193
Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube und Trautscholdsegengrube	1185
Nicolai	1199
Bradegrube, Augustensfreudengrube	1182
Orzesche	1173
Dubenskogrube	1150
Karlschacht der Johann-Jacobgrube	1108
Emmagrube	1098
Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube	1128
Czernitz, Charlottegrube, Annagrube	1121

Nr.	Spalte	3144
1	Fortlaufende Nummer	3144
2	Die Publikation erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
3	und im Namen der	
4	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Koks
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz, als: a) Cleophasgrube; b) Borsigwerk; c) Bobrek, Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube. Hugoschacht der Gräfin Lauragrube; d) Ludwigsglück, Gleiwitz, Brandenburggrube, Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, kons. Mathildegrube; e) Zabrze, Schmiederschacht, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Paulusgrube; f) Ludwigsglückgrube, Zabrze-Koksanstalt, sämtlichen Schächten der Königin Louisengrube, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Köhlerschacht der Lythandragrube, Morgenroth, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Deutschlandgrube; g) Bahnschacht der Gräfin Lauragrube; h) Radzionkaugrube, Kattowitz, Laurahütte, Ficinusschacht, Maxgrube; i) Chasséeschacht der Fannygrube, Richterschächten der Laurahüttengrube, Knoffschacht II; j) Karsten-Centrumgrube; k) Fürstin Paulineschacht, Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlsegengrube; l) Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, kons. Gieschegrube (Richthofenschacht); m) Redensblickschacht der Florentinegrube; n) kons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht); o) Imielin; p) Nicolai, Czernitz, Charlottegrube, Annagrube; q) Emanuelsegen, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha Valeskagrube und Trautscholdsegengrube, Bradegrube, Augustensfreudengrube, Orzesche, Karlschacht der Johann-Jacobgrube, Emmagrube, Beatenglückgrube, Hoymgrube. Redengrube; r) Susannaweiche (Jacobgrube)
5	nach	Bennisch
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904
8	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901
9	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Die bezüglichen Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) ad a) 74, b) 68, c) 67, d) 66, e) 65, f) 64, g) 62, h) 55, i) 54, j) 51, k) 45, l) 44, m) 40, n) 30, o) 27, p) 25, q) 24, r) 21
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche einen Refaktiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt
14	Besondere Bemerkungen	Die nebenbezeichneten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die direkten tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reduziert

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3145	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrube, Bobrek, Borsigwerk, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Gleiwitz, Zabrze, Zabrze-Koksanstalt, sämtlichen Schächten der Königin Louisegrube, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Morgenroth, Paulusgrube, Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, kons. Mathildegrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Kattowitz, Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Georggrube, Laurahütte, Chasséeschacht der Fannygrube, Ficinusschacht, den Richterschächten der Laurahüttengrube, Knoffschacht II, Maxgrube, Fürstin Paulineschacht, Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube, Imielin, kons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), kons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube und Trautscholdsegengrube, Nicolai, Bradegrube, Augustensfreudengrube, Orzesche, Dubenskogrube, Karlschacht der Johann-Jacobgrube, Emmagrube, Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube, Czernitz, Charlottegrube, Annagrube	Kozy	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901	Verschieden	Verschieden	40 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die direkten tarifmässigen Frachtsätze oder die Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reduziert

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3146	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz, als: Emanuelsegen Susannaweiche (Jacobgrube) Deutschlandgrube, Maxgrube, Fürstin Pauline-schacht Cleophasgrube, kons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Georggrube Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube	Kenty	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901	Verschieden	Verschieden	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 70 69 60 59 57 49	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die direkten tarifmässigen Frachtsätze oder die Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reduziert
3147	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz, als: Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Beuthen O.S.E., Deutschlandsgrube, Cleophasgrube, Kattowitz, Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Georggrube, Maxgrube, Fürstin Pauline-schacht, Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube, Imielin, kons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), kons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen	Andrychau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901	Verschieden	Verschieden	20 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die direkten tarifmässigen Frachtsätze oder die Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reduziert

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
3148	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz, als:	Wadowice	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901	Verschieden	Verschieden	Heller pro metr. Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die direkten ermässigten Frachtsätze oder die Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reduziert
				Deutschlandgrube, Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Georggrube, kons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), kons. Gieschegrube (Richthofenschacht)							38			
				Ficinusschacht							35			
				Myslowitz, Myslowitzgrube							33			
				Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Laurahütte							32			
				Fürstin Paulineschacht							30			
				Susannaweiche (Jacobgrube)							29			
				Paulusgrube, Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Cleophasgrube							28			
				Emanuelsegen							21			
				Bradegrube, Augustensfreudengrube							20			
				Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube							19			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3149	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Koks	Teschen (K.F.N.B.) transito (für Sendungen von Trzynietz) via Bielitz-Trzebinia	Granica transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	463 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	314 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	149 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
3150	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Koks	I. Mähr.-Ostrau, II. sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Königshof (k.k.St.B.)	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	I. 1429 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) II. 1435 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)		Im Kartierungswege		
3151	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Koks	Trzynietz	Ustron	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. **Aufrechthaltung der für Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904**	Lokaltarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar **für** das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898, dann Lokaltarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1898	Besteht kein direkter Frachtsatz	240 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
3152	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding und Mutenitz-Gaya	Braunkohlen	Dubnian via Göding—Rohatetz	Strassnitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	393 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	364 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	29 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Kartierungswege		Für die Zuschiebung der Sendungen auf der Schleppbahn vom Rudolfschachte nach der Station Dubnian wird keine besondere Schleppbahngebühr berechnet
3153	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Dubnian	Brünn K.F.N.B. Schimitz Adamsthal Blansko Raitz Skalitz-Boskowitz Lettowitz Brüsau-Brünnlitz Greifendorf Zwittau Abtsdorf Böhm.-Trübau Obrowitz Königsfeld Řečkowitz Zinsendorf Gurein Drasov Tischnowitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro 1000 kg 462 542 660 702 772 822 862 902 998 1022 1042 1082 596 596 612 652 676 724 764		Im Kartierungswege		
3154	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Dubnian via Göding—Lundenburg—Landesgrenze bei Broczkó	Kutti Mária-Sasvár Szenicz Nádas-Szomolány Bélabáz Bogdány-Selpöcz Nagy-Szombat	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 376 446 486 556 576 596 626		Im Kartierungswege		Für die Zuschiebung der Sendungen auf der Schleppbahn vom Rudolfschachte nach der Station Dubnian werden keine besonderen Schleppbahngebühren berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3155	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Krzeszowice	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatseisenbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer deren Dienststellen, durch welche die Transporte auch übernommen werden müssen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	171 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	138 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	36 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
3156	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Oświęcim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	245 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	138 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	107 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3157	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts	allen Aufgabsstationen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Prossnitz Lokalbahn	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	—	Die um 60 Heller für 1000 kg gekürzten Frachtsätze des Nachtrages IV vom 1. Dezember 1902 zu dem in Rubrik 8 genannten Tarife		Im Kartierungswege		
3158	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Littai	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf, gültig vom 1. Juni 1899	Besteht kein direkter Frachtsatz	2000 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3159	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere b) Mähr.-Ostrau	Schwarzbach	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	**Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)** a) 623 b) 617	573 573	50 44	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende **Frachtbrief-Duplikate**, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	**Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt**
					Littau				a) 703 b) 697	653 653	50 44			
3160	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere und Mähr.-Ostrau	Feuerwerksanstalt (Sch.B.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Adressierung der Sendungen an das k. u. k. Militär-Aerar, von welchem dieselben bezogen werden müssen	vom 1. Jänner 1904 bis **auf Widerruf**, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899		920 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3161	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Schwarzach-St. Veit	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 1620		Im Kartierungswege		km 647
				Mähr.-Ostrau						1620				636
				Hruschau						1626				639
3162	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Dzieditz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 316	220	96	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Czechowitz				347	251	96			
					Bielitz				347	251	96			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3163	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Eilgüter aller Art	Böhm.-Leipa (A.T.E.), Brüx (A.T.E.), Dux (A.T.E.), Deutsch-Gabel (A.T.E.), Karbitz, Komotau (A.T.E.), Mariaschein, Teplitz, Türmitz. — Bodenbach (B.N.B.), Bensen, Böhm.-Kamnitz, Böhm.-Leipa (B.N.B.), Franzensthal, Georgswalde-Ebersbach, Grund-Georgenthal, Haida, Hainspach-Wölmsdorf, Kreibitz-Teichstadt, Langenau, Niedergrund, Nixdorf, Politz-Sandau, Rumburg, Schluckenau, Schönau, Schönfeld, Schönlinde, Straussnitz-Neustadtl, Warnsdorf, Weisswasser, Zwickau i. B. — Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzensbad, Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Kaaden-Brunnersdorf, Komotau (B.E.B.), Weipert. — Budweis, Fleissen-Grossloh, Freudenthal, Gmünd, Grulich, Iglau-Stadt, Jägerndorf, Klattau, Neugedein, Ober-Leutensdorf, Pilsen, Römerstadt, Rosenthal-Graupen, Skutsch-Stadt, Strakonitz, Würbenthal. — Adlerkosteletz, Altpaka, Arnau, Aussig (Oe.N.W.B.), Böhm.-Skalitz, Častolowitz, Choteboř, Chrudim (Oe.N.W.B.), Chrast, Deutschbrod (Oe.N.W.B.), Freiheit-Johannisbad (Oe.N.W.B.), Friedland i. B. (S.N.D.V.B.), Geiersberg, Hlinsko, Hohenbruck, Hohenelbe, Iglau (Oe.N.W.B.), Jungbunzlau (Oe.N.W.B.), Königgrätz, Königinhof, Leitmeritz (Oe.N.W.B.), Lieben (Oe.N.W.B.), Liebenau, Mittelwalde, Neupaka, Nimburg (Oe.W.N.B.), Pelsdorf, Prag (Oe.N.W.B.), Raspenau (S.N.D.V.B.), Reichenberg (S.N.D.V.B.), Rothkosteletz, Schwadowitz-Eipel, Sedletz-Kuttenberg, Skutsch (Oe.N.W.B.), Slatinan, Starkenbach-Martinitz, Tannwald-Schumburg, Tetschen (Oe.N.W.B.), Trautenau, Wiese. — Aussig (St.E.G.), Böhm.-Trübau, Bodenbach (St.E.G.), Braunau, Bubna (St.E.G.), Halbstadt, Hermann-Městetz, Hermsdorf-Oehlberg, Hohenstadt (St.E.G.), Hronow, Kanitz-Eibenschitz, Landskron, Leitomischl, Lettowitz, Lieben (St.E.G.), Lobositz, Nachod, Neustadt a. M., Nimburg (St.E.G.), Okřischko (St.E.G.), Opočno, Pardubitz (St.E.G.), Politz, Prag (St.E.G.), Tinischt, Trebitsch, Wessely a. d. March, Wildenschwert, Zwittau. — Prossnitz (K.F.N.B.), Sternberg (K.F.N.B.), Wsetin, Raigern, Otrokowitz	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) in nebenangeführten Relationen zusammengenommen.** Verfrachtung der an einem Tage in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Kolli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Anzahl der aufgelieferten Kolli muss stets im Eilfrachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Kollo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in den zugehörigen Eilfrachtbrief einzusetzen ist. Der Rauminhalt der einzelnen Kolli darf ein halbes Kubikmeter, das Gewicht 20 kg nicht übersteigen; in denselben dürfen feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Kolli unter 1000 Kubikzentimeter pro Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und hat letzterer, verschlossen (plombiert) und entsprechend bezettelt, als ein Kollo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes verwendet werden. Die auf das Zugeständnis reflektierende Firma hat bei den Sendungen nach Krakau als Empfängerin und bei den Sendungen von Krakau als Absenderin auf den Frachtbriefen zu erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen, bezw. Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Heller 520	Verschieden	Im Kartierungswege		Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz. Zum Zwecke der Erlangung der nebenbezifferten Kartierungs-Frachtsätze ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Minimalquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) zu übernehmen und hiefür eine Kaution im Betrage von 10.000 Kronen, d. i. zehntausend Kronen in Barem oder in pupillarsicheren Wertpapieren, zum Börsenkurse berechnet, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen, welche zugunsten der Eisenbahnen verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. Der bezügliche Nachweis ist spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu erbringen
				Brünn	Krakau transito									
				Gr.-Sieghartz	Krakau					568				
				Konitz						604				
				Rochlitz						612				
				Saar in Mähren						642				
				Waidhofen a. d. Thaya						572				
				Zlabings						654				
				Asch B.St.B.				Oesterr.-Ung.-Bayerischer Eisenbahnverband		616				
				Asch Stadt						628				
				Haslau						592				
				Rossbach						680				
				oder umgekehrt in allen vorangeführten Relationen										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3161	Kaiser Fe dinands Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Eilgüter, gewöhnliche und ermässigte	Wien Nordbahnhof		Auflieferung von mindestens 2500 kg an einem und demselben Tage von Wien Nordbahnhof nach den nebenbezeichneten galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen durch einen Versender, wobei pro Tag eine zweimalige Beförderung mit bestimmten, hierzu festgesetzten Zügen zugesichert wird; von den galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen nach Wien Nordbahnhof, von welchen ein festes Auflieferungsquantum pro Tag nicht bedungen wird, findet täglich nur eine einmalige Beförderung statt. Der Zeitpunkt, bis zu welchem spätestens die von Wien Nordbahnhof zur Beförderung gelangenden Sendungen aufgeliefert werden müssen, ist mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof zu vereinbaren. Aufgabe der in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Kolli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Die Anzahl der aufgelieferten Kolli muss stets im Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Kollo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe bei den Sendungen von Wien Nordbahnhof mit dem Stationsvorstande dieser Station und bei den Sendungen von einer der begünstigten Stationen in Galizien und der Bukowina mit der dieser letzten Station vorgesetzten k. k. Staatsbahn-Direktion zu vereinbaren und in dem zu den Kolli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich zu machen ist, wogegen dann jede besondere Signierung der zu einem Frachtbriefe gehörigen Kolli entfallen kann. Der Rauminhalt der einzelnen Kolli darf einen halben Kubikmeter, das Gewicht 20 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kolli unter 1000 Kubikzentimeter Rauminhalt pro Stück müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen (plombiert) und entsprechend bezettelt, als ein Kollo aufgegeben werden. Im Falle der Verpackung der Kolli in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. Der Bezug der Kolli in der Adressstation muss sogleich nach Ankunft des Zuges und im Falle Anlangens desselben vor Beginn der Amtsstunden mit Anfang der letzteren erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haftet die Eisenbahn auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leistet demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz
					Biała czortkowska					1013				
					Bochnia					800				
					Brody					844				
					Buczacz					976				
					Chodorów					815				
					Czerepkoutz					1058				
					Czernowitz					1016				
					Czortków					1018				
					Drohobycz					800				
					Gorlice					800				
					Hadikfalva					1076				
					Hatna					1100				
					Hliboka					1052				
					Itzkany					1106				
					Jaroslau					800				
					Jasło					800				
					Kałusz					861				
					Kolomea					946				
					Lemberg					800				
					Nepołokoutz					993				
					Neu-Sandec					800				
					Podwołoczyska					942				
					Potutory					882				
					Przemyśl					800				
					Rzeszów					800				
					Sambor					800				
					Sanok					800				
					Sniatyn-Załucze					982				
					Stanislau					890				
					Stryj					800				
					Tarnopol					890				
					Tarnów					800				
					Wygnanka					1028				
					Złoczów					826				
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3165	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C		Olmütz transit (für Sendungen nach über Olmütz in der Richtung Wildenschwert hinausgelegenen Stationen, wenn die letzteren auf der kürzesten Route von Olmütz mindestens 240 km entfernt sind)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, bezw. insoweit direkte Tarife bestehen, auch einschlägige direkte Tarife	Bezügliche Frachtsätze aus den Lokalgütertarifen, bezw. einschlägige Gebührenanteile aus den direkten Tarifen	Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
				Krakau						67				
				Saybusch-Żywiec						52				
				Oświęcim						52				
				Granica transit						61				
				Dzieditz						46				
				Chybi						46				
				Bielitz transit						50				
				Skotschau						50				
				Ustron						62				
		Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Teschen K.F.N.B. und K.O.E.						45				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.						41				
				Friedland K.F.N.B.						39				
				Oderberg transit						37				
				Mähr.-Ostrau						37				
				Wall.-Meseritsch						37				
				Krasna						37				
3166	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Spezialtarifes 2		Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, bezw. insoweit direkte Tarife bestehen, auch einschlägige direkte Tarife	Bezügliche Frachtsätze aus den Lokalgütertarifen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, resp. einschlägige Gebührenanteile aus den direkten Tarifen	Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Krakau						81				
				Saybusch-Żywiec						63				
				Bielitz						63				
				Dzieditz						63				
				Oświęcim						63				
				Ustron						63				
				Oderberg transit						46				
				Mähr.-Ostrau						46				
		Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Teschen K.F.N.B. und K.O.E.						58				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.						51				
				Friedland K.F.N.B.						46				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3167	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Thon, feuerfesten, in rohem Zustande, unverpackt	Krzeszowice	Myslowitz transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Beförderung der Sendungen in offen gebauten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	16 Heller	14 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
3168	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenerze	Eisenerz	Schönbrunn und Mähr.-Ostrau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 50.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Tunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen. Abladen der Sendungen durch die Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 122 Heller b) 98 Heller		ad a) Im Kartierungswege. ad b) Durch Anwendung des Kartierungsfrachtsatzes und Rückvergütung von 24 Heller pro 100 kg aus demselben	**Der ermässigte Frachtsatz im Rückvergütungswege findet gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbriefe, die nicht zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingesendet werden müssen, Anwendung**	Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen für das in den nebengenannten Relationen sich ergebende Gesamtgewicht, wobei für jede einzelne Sendung das wirkliche Gewicht, mindestens aber das Ladegewicht des verwendeten Wagens in Rechnung zu ziehen ist, ein zweiprozentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3169	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Chlorkalk	A) Hruschau B) Petrowitz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transit (für Sendungen nach Hilm-Kematen und Ulmerfeld)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	ad A) 140 Heller ad B) 148 „	ad A) 126 Heller ad B) 135 „	ad A) 14 Heller ad B) 13 „	Im Kartierungswege		
3170	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefel, rohen	Hruschau und Petrowitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exkl. Lokalbahnen)	Auflieferung in jeder Menge und Verfrachtung auf einer mindestens 8 km langen Strecke des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen und Aufgabe der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899		für jedes weitere Kilometer { von 1—40 km . . . 0·84 Heller „ 41—80 „ . . . 0·70 „ „ 81—225 „ . . . 0·60 „ „ 226—300 „ . . . 0·52 „ über 300 km . . . 0·40 „ } pro 100 kg und 1 km plus 8 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3171	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefelsäure	Hruschau	Angern	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	122	114	8	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Wagram				131	94	37			
					Floridsdorf				136	94	42			
				Petrowitz	Angern				130	121	9			
					Wagram				140	101	39			
					Floridsdorf				145	101	44			
			Schwefel- und Salzsäure	Hruschau	Wien Nordbahnhof				138	94	44			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				140	96	44			
					Marchegg				133	94	39			
					Jedlersdorf transito				137	94	43			
				Petrowitz	Wien Nordbahnhof				147	101	46			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				148	103	45			
					Marchegg				142	101	41			
					Jedlersdorf transito				146	101	45			
									Heller	Heller	Heller			
3172	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Lengenfeld	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. — Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für den Triester Hafenbau Verwendung finden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	66	50	16	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe und die Bestätigung der k. k. Seebehörde in Triest über die bedungene Verwendung der Sendungen für den Triester Hafenbau, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest in Vorlage gebracht werden müssen	
				Mösel					89	74	15			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
3173	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Melasse und Osmosé-Wasser	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Györ M.A.V.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	71 Heller		Im Kartierungswege		
3174	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter der Tarif-Pos. 8—55 a	Strebichowitz-Winaritz		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Heller			Im Kartierungswege		
					Auwal				53	37	16			
					Běchowitz				49	33	16			
					Böhm. Brod				57	40	17			
					Lieben St.E.G.				45	29	16			
3175	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämtlichen Stationen der St.E.G.	Lobositz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Erweiterung einer Schokoladefabrik in Lobositz bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Verschieden	25 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes der St.E.G., sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3176	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag-Hrabovka transit (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle-Vršovic—Gmünd)	Aussig (St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. 2. Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 2, bezw. die Klasse C allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden	49 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1905 an die Direktion der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien	
				Prag (St.B.) transit	Aussig (Oe.N.W.B.)			Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901		49 Heller			k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Wien	
3177	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Fichtenlohe in verkleinertem Zustande	Střitesch (L.B.) (K.F.N.B.)	Adlerkosteletz Oe.N.W.B. Hohenbruck Oe.N.W.B. Reichenberg S.N.D.V.B. Tinischt St.E.G. Tischnowitz St.E.G. Trebitsch St.E.G. Znaim Oe.N.W.B. u. St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 128 129 171 121 93 110 92		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3178	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Mauthausen	Bodenbach St.E.G.	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	122 Heller		Im Kartierungswege		
3179	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art der Pos. H—15 b	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.	Bielitz Gorlice Iwonicz Mościska Saybusch-Żywiec Trzcinica	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 242 352 373 398 251 357		Im Kartierungswege		
3180	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Elektrit	Bregenz transit*) Buchs (Rheintal) transit*) Lindau transit*)	Chrasterhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 15. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Cmts. 205 205 205		Im Kartierungswege		*) Für Sendungen mit Herkunft von La Bathie, Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3181	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Extrakte aus Eichen- und Fichtenholz in tropfbar flüssigem oder trockenem Zustande bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Barcs	Bregenz	Diese Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" unter A—V des Tarif-Teiles I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 255		Im Kartierungswege, bezw. nach Massgabe der in der 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" im Rückvergütungswege		
				Barcs	Buchs (Rheintal)					251				
				Barcs	St. Margrethen					255				
				Sziszek	Bregenz					265				
				Sziszek	Buchs (Rheintal)					262				
				Sziszek	St. Margrethen					266				
				Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart	Bregenz					339				
				Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart	Buchs (Rheintal)					335				
				Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart	St. Margrethen					339				
				Barcs	Bregenz loko					272		Im Kartierungswege		
				Sziszek	Bregenz loko					289				
				Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart	Bregenz loko					386				
3182	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Sägespäne	Ortenegg	Triest	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 64		Im Kartierungswege		
				Reifnitz	Triest					66				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3183	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kastanienholzextrakt, flüssig, in Fässern	Siehe die nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarife, Teil I, Abteilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarife, Teil I, Abteilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarife für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach	Von Verrières transit*)	Von Genf transit*)
	Francs Gold für 100 kg	
Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft:		
Aussig	4·96	6·24
Leitmeritz	4·95	6·23
Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:		
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	4·08	5·36
Saaz	4·86	6·14
Station der Oesterr. Nordwestbahn:		
Leitmeritz	4·95	6·23
Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:		
Raudnitz	4·67	5·95
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Pilsen	4·08	5·36
Prag (St.B.)	4·08	5·36
Saaz	4·86	6·14
Smichow	4·08	5·36
Wels	4·38	5·13
Wöllan	5·92	5·95
Wollin	4·78	6·06
Station der Südbahn-Gesellschaft:		
Marburg Hauptbahnhof	5·79	5·82

*) Die Frachtsätze von Verrières transit sind nur andwendbar auf Sendungen mit Herkunft von Couze, Station der Orléansbahn (Département Dordogne), jene von Genf transit auf Sendungen mit Herkunft von La Rochette, Station der Schmalspurbahn Pontcharra-Rochette-Allevard (Département Isère).

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3184	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine, in gebrochenem Zustande, in Säcken verpackt (Bruchsteine, unbearbeitet, roh)	Payerbach-Reichenau Station der Südbahn-Gesellschaft	Dresden-Altstadt*)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in Rubrik 8 benannten Tarifes	vom 15. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), gültig vom 1. Jänner 1900		Pfg. 158		Im Kartierungswege		*) Vgl. besondere Bestimmungen im Teile II unter II B 7 A (Gemeinschaftliches Heft) des Tarifes für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Juni 1897
					Dresden-Friedrichstadt*)					162				
					Dresden-Neustadt*)					163				
3185			Getreide etc. des Ausnahmetarifes a) des in Rubrik 8 benannten Tarifes	Sternberg Station der k.k.St.B. und K.F.N.B.	Kratzau Station der Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in Rubrik 8 benannten Tarifes		Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Teil II, Heft 4, gültig vom 1. März 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	161 Heller				
3186			Holz des Ausnahmetarifes b) des in Rubrik 8 benannten Tarifes	Georgenthal-Albrechtsdorf, Josefsthal-Maxdorf, Tiefenbach-Dessendorf, Unter-Polaun } Stationen der k.k.St.B.	Bautzen			Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Teil II, Heft 5, gültig vom 1. März 1898		Pfg. 47				*) Vgl. besondere Bestimmungen im Teile II unter II B 7 A (Gemeinschaftliches Heft) des Tarifes für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Juni 1897
					Dresden-Altstadt*)					58				
					Dresden-Friedrichstadt*)					59				
					Dresden-Neustadt*)					56				
					Pirna					55				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3187	k. k. österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Olmütz (loko und transit) und Brünn (loko und transit) oder umgekehrt		Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von Olmütz (loko oder transit) oder von Brünn (loko oder transit) in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach Olmütz (loko oder transit) oder nach Brünn (loko oder transit) weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden Relationen zur Beförderung gelangenden Kolli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Kollo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Kolli darf ein halbes Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen; auch dürfen in denselben feuergefährliche und explodierbare Gegenstände nicht enthalten sein. Kleinere Kolli unter 1000 Kubikzentimeter pro Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein und hat letzterer verschlossen (plombiert) und entsprechend bezettelt als ein Kollo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung der Kolli in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege	Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1891, für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz	
					Biała czortkowska				1901	572	1329			
					Bochnia				132	76	56			
					Brody				1396	404	992			
					Buczacz				1802	536	1266			
					Chodorów				1303	371	932			
					Czernowitz				1927	576	1351			
					Czortków				1901	578	1323			
					Drohobycz				1147	360	787			
					Gorlice				584	244	340			
					Hadikfalva				2114	636	1478			
					Halicz				1459	423	1036			
					Hatna				2176	658	1518			
					Hliboka				2051	610	1441			
					Itzkany				2207	666	1541			
					Jaroslau				675	244	431			
					Jasło				612	244	368			
					Kałusz				1459	450	1009			
					Kolomea				1708	506	1202			
					Kopyczyńce				1810	599	1211			
					Lemberg				1115	360	755			
					Łużan				1895	562	1333			
					Nepolokoutz				1864	553	1311			
					Neu-Sandec				580	244	336			
					Podwołoczyska				1708	502	1206			
					Potutory				1521	441	1080			
					Przemyśl				801	300	501			
					Rzeszów				517	198	319			
					Sambor				991	316	675			
					Sanok				833	300	533			
					Śniatyn-Załucze				1833	542	1291			
					Stanislau				1552	450	1102			
					Stryj				1209	360	849			
					Tarnopol				1552	450	1102			
					Tarnów				261	134	127			
					Wygnanka				1868	587	1281			
					Złoczów				1334	388	946			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3188	k. k. österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Stauding, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Ebersdorf, Jägerndorf und Ziegenhals oder umgekehrt	Biala czortkowska	Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von den Stationen Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Stauding, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf oder Ziegenhals in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach diesen Stationen weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden begünstigten Relationen zur Beförderung gelangenden Kolli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Kollo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Kolli darf ein halbes Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen; auch dürfen dieselben keine feuergefährlichen und explodierbaren Gegenstände enthalten. Kleinere Kolli unter 1000 Kubikzentimeter pro Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein und hat letzterer verschlossen (plombiert) und entsprechend bezettelt als ein Kollo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung der Kolli in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	1901	615	1286	Im Kartierungswege	Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893, für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz	
					Brody				1396	548	848			
					Buczacz				1802	592	1210			
					Chodorów				1303	535	768			
					Czerepkoutz				2051	650	1401			
					Czernowitz				1927	618	1309			
					Czortków				1901	616	1285			
					Drohobycz				1147	510	637			
					Gorlice				584	380	204			
					Hadikfalva				2114	666	1448			
					Halicz				1459	555	904			
					Hatna				2176	688	1488			
					Hliboka				2051	644	1407			
					Itzkany				2207	692	1515			
					Jaroslau				675	406	269			
					Jasło				612	380	232			
					Kałusz				1459	566	893			
					Kolomea				1708	582	1126			
					Kopyczyńcze				1810	635	1175			
					Lemberg				1115	506	609			
					Łużan				1895	609	1286			
					Nepolokoutz				1864	603	1261			
					Neu-Sandec				580	360	220			
					Podwołoczyska				1708	582	1126			
					Potutory				1521	563	958			
					Przemyśl				801	442	359			
					Rzeszów				517	344	173			
					Sambor				991	488	503			
					Sanok				833	462	371			
					Śniatyn-Załucze				1833	596	1237			
					Stanislau				1552	566	986			
					Stryj				1209	524	685			
					Tarnopol				1552	564	988			
					Wygnanka				1868	625	1243			
					Złoczów				1334	540	794			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3189	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	**Salz der Pos. S— 7a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I**	**Triest**	**Grosslack**	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezogenen Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller** 136		**Im Kartierungswege**		
					Treffen					136				
					Rudolfswerth mit der Bestimmung nach Möttling					144				**Die Frachtbriefe müssen an einen in Möttling, bezw. Tschernembl oder Senic domizilierenden Empfänger adressiert sein und die Transporte vom Bahnhofe in Rudolfswerth, bezw. Strascha nach den genannten Ortschaften nachweislich mittels Strassenfuhrwerkes abgeführt werden**
					Strascha-Töplitz mit der Bestimmung nach Tschernembl und Senic					150				
3190	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Steyrthalbahn**	**Kohlen, mineralische**	**Bilin**	**Steyrdorf**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Lokaltarif**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller pro Tonne** 1060	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
				Breitenschützing						310				
				Bruch						1060				
				Brüx (St.B.) oder (A.T.E.)						1040				
				Dux						1060				
				Dux-Liptitz						1060				
				Eisenberg						1080				
				Kosten						1080				
				Ladowitz						1060				
				Littitz						810				
				Nürschan						840				
				Nussdorf trs.						690				
				Oberleutensdorf						1060				
				Ossegg und Ossegg II						1080				
				Ossegg-Riesenberg						1080				
				Schrambach						630				
				Staab						870				
				Teplitz-Waldthor						1090				
				Wiesa-Oberleutensdorf						1060				
3191	**k. k. Staatsbahn-Direktion Wien**		Stein-, Braunkohle und Koaks	allen Stationen	Heiligenstadt und Hernals		**Bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Waggebühr für Verwiegung auf der Strassenbrückenwage**	**4 Heller**	**0·8 Heller**	**3·2 Heller**	**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3192	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 B a) und b) des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Mähr.-Karlsdorf	Glatz	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 B des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1, gültig vom 1. März 1899	Besteht keiner	Pfennig A.-T. 3 B a) 35 b) 35		Im Kartierungswege		
				Mähr.-Schildberg	Glatz					a) 35 b) 35				
3193	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Alt-Kladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neu-Kladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz	Garsten	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Die Kohle muss für Regiezwecke der Steyrtalbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	1072 Heller pro Tonne	932 Heller pro Tonne	140 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		
3194	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine, unbearbeitete	Lodenic	Doxan (Zuckerfabrik)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1897, dann Lokalgütertarife	Heller 50	Heller 46	Heller 4	Im Kartierungswege		
				Lodenic (via Zlonitz-Raudnitz)	Hrobetz				50	46	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller		Heller		Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
3195	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt etc. der Pos. E—5; Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren etc. der Pos. E—6 c und d; Eisen (Roh-) aller Art etc. der Pos. E—7; Eisen und Stahl, gebraucht etc. der Pos. E—7 a; Eisen und Stahl, alt, abgängig etc. der Pos. E—8; Eisen- und Stahlabfälle der Pos. E—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Czernosek (Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen pro Frachtbrief; b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Oktober 1901	117	94	96	83	21	11	Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
					Gastorf				138	114	117	103	21	11			
					Gross-Priesen				107	84	86	73	21	11			
					Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.)				122	97	103	89	19	8			
					Liboch				146	117	129	113	17	4			
					Melnik (Oe.N.W.B.)				146	117	131	113	15	4			
					Neschwitz (Oe.N.W.B.)				115	91	94	80	21	11			
					Polepp				132	108	111	97	21	11			
					Schreckenstein				104	81	83	70	21	11			
					Sebusein				107	84	86	73	21	11			
					Tichlowitz				113	90	92	79	21	11			
					Wegstädtl				144	117	123	109	21	8			

1	2	3	
3196	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.** (Wiedereinführung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.) Die im Elbe-Umschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899, im Nachtrage I vom 1. September 1902 und im Nachtrage II vom 1. September 1903 enthaltenen Ausnahmetarife im Rückvergütungswege bleiben unter den gleichen Bedingungen bis auf weiteres, längstens bis Ende 1904 in Kraft. Ebenso behalten die im Nachtrage I auf Seite 56 und 99 enthaltenen Frachtsätze für Getreide u. s. w. von Siófok bis auf weiteres, längstens bis Ende 1904 ihre Gültigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3197	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	a) Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art b) Steine mit geradlinigen Flächen, roh behauen aus Pos. 8—55 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles 1, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Hnojnik via Friedek-Mistek	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für mindestens ad a) das Ladegewicht der verwendeten Wagen, ad b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	18 Heller		Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
77	Nr. 108 vom 19. September 1903	2034	K. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle angeführten Eisenbahnstationen	**allen ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, **Buchs transit**, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 ist die Station „Chrasterhof" in Gruppe B unter „1. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft" zu streichen und in Gruppe A unter „2. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft" nachzutragen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 143. **Wien, 10. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Staatseisenbahnrat.*)

Am 4. Dezember fand unter dem Vorsitze Seiner Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek die diesjährige Herbstsession des Staatseisenbahnrates statt.

Nachdem der Vorsitzende die Versammlung begrüsst und auf das vorliegende ausserordentlich reiche Beratungsmaterial hingewiesen hatte, beantwortete er eine Interpellation des Mitgliedes Riedl v. Riedenstein, betreffend die Herstellung einer direkten Geleiseverbindung der Lokalbahn Rakonitz-Laun mit der Lokalbahn Krupa-Kolešovic dahin, dass die im Gegenstande gepflogenen Erhebungen die Notwendigkeit ergeben haben, die genannte Angelegenheit im Konferenzwege zugleich mit anderen zwischen der Staatsverwaltung und der Buschtěhrader Eisenbahn obschwebenden Fragen zur Austragung zu bringen. Das Eisenbahnministerium beabsichtigt, die Konferenz so rechtzeitig anzuberaumen, dass im Falle des erhofften günstigen Ergebnisses die Herstellung der von dem Interpellanten angeregten Bahnverbindung gleichzeitig mit der Eröffnung der Lokalbahn Rakonitz Laun erfolgen könnte.

Hierauf gelangte ein Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Walz zur Behandlung, betreffend die Einsetzung eines fünfgliedrigen Komitees, welchem die Aufgabe zuzuweisen wäre, die Gründe der von Jahr zu Jahr zurückgehenden Verzinsung des in den k. k. Staatsbahnen investierten Kapitales einem Studium zu unterziehen und in der nächsten Sitzung des Staatseisenbahnrates konkrete Anträge zur Behebung des bei den k. k. Staatsbahnen bestehenden Missverhältnisses zwischen Erträgnis und Lasten zu stellen.

Die Dringlichkeit des Antrages wurde durch den Antragsteller eingehend begründet; gegen dieselbe sprachen sich aus der Ersatzmann Singer und die Mitglieder Dattner, Dr. Russ, Ritter v. Lindheim, Kaftan und Dr. Licht. Von den beiden erstgenannten Rednern wurde bemerkt, dass die jetzige Tarifpolitik der Staatsbahnen die Interessentenkreise befriedige und keiner Aenderung bedürfe. Die letztgenannten Redner hoben übereinstimmend hervor, dass der Dringlichkeitsantrag Walz auf die Herbeiführung einer allgemeinen Tariferhöhung bei den k. k. Staatsbahnen, und zwar unabhängig von der Verstaatlichung, abziele, wozu der Staatseisenbahnrat seine Hand nicht bieten könne, da er bei seinen Gutachten sich nicht von fiskalischen Gesichtspunkten leiten lassen dürfe, sondern berufen sei, die Interessen des Handels, der Industrie, des Bergbaues und Gewerbes zu vertreten.

Das Mitglied Walz zog hierauf den Antrag auf dringliche Behandlung zurück und es wurde der Antrag daher zur geschäftsordnungsmässigen Behandlung in der nächsten Session zurückgestellt.

Dagegen wurde dem vom Ersatzmanne Zaloziecki eingebrachten Dringlichkeitsantrage, durch welchen das Eisenbahnministerium ersucht wird, dahin zu wirken, dass von einer Frachterhöhung für Rohöl, Petroleum und deren Derivaten bei den Privatbahnen Umgang genommen werde, seitens der Versammlung die Dringlichkeit zuerkannt.

Hierauf wurde zur Tagesordnung übergegangen. Mitglied Ritter v. Boschan referierte über die Allgemeinen Angelegenheiten, und zwar nach Erledigung der „Mitteilungen" zunächst über den Antrag der Mitglieder Baczewski und Russmann, betreffend die bei der Vergebung von Bahnhofrestaurationen zu beobachtenden Grundsätze. Nach diesen soll die Verpachtung von Bahnhofrestaurationen seitens der Staatsbahn-Direktionen nicht im Offertwege, sondern aus freier Hand erfolgen und wäre hierbei weniger auf die Höhe des Pachtzinses, als vielmehr auf die persönliche und fachliche Qualifikation der einzelnen Bewerber Rücksicht zu nehmen. — Der Antrag wurde von der Versammlung zum Beschlusse erhoben.

Der Referent besprach sodann eine Reihe von Initiativanträgen einzelner Mitglieder, betreffend die Ver-

*) Das Protokoll wird seinerzeit zur Veröffentlichung gelangen.

mehrung und Ausgestaltung des Wagenparkes der k. k. Staatsbahnen, welche Anträge sämtlich die Zustimmung des Staatseisenbahnrates fanden.

Von den unter den Allgemeinen Angelegenheiten weiter behandelten Anträgen verdient besondere Hervorhebung der Antrag des Mitgliedes Escher, wonach Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister ersucht wird, im Hinblicke auf die im Jahre 1907 zu gewärtigende Fertigstellung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest bei der Regierung auf die unverzügliche Einbringung der Gesetzesvorlage, betreffend die Ausgestaltung des Triester Hafens, hinzuwirken. Zu diesem Antrage ergriffen das Wort der Antragsteller und die Mitglieder Basevi, Günther und Sektionsrat Dr. Karmiński. Letzterer erklärte namens des Handelsministeriums, dass sich die Angelegenheit der Ausgestaltung des Triester Hafens im Handelsministerium im abschliessenden Stadium befinde. Nachdem noch Se. Exzellenz der Herr Vorsitzende die Erklärung abgegeben hatte, dass er im Falle der Annahme des Antrages gern bereit sei, auf die möglichste Beschleunigung des Gegenstandes im Rahmen seiner Kompetenz Einfluss zu nehmen, wurde der Antrag Escher unter grossem Beifalle des Staatseisenbahnrates einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Bei Behandlung des Antrages Otto Günther auf Verbesserung der zu den Wagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft führenden Treppen brachte das Mitglied Sektionschef Dr. Exner eine Reihe von beim Betriebe der Internationalen Schlafwagengesellschaft bestehenden Unzukömmlichkeiten zur Sprache und kam hierbei in längeren Ausführungen auf seinen in der Frühjahrssession des Staatseisenbahnrates eingebrachten Antrag, wegen Errichtung eines einheitlichen Studienbureaus für sämtliche österreichische Eisenbahnen zurück.

Auf diese Ausführungen erwiderten namens des Eisenbahnministeriums Ministerialrat Dr. Alfred Freiherr v. Buschman und Sektionschef Stanĕ, welche hervorhoben, dass die zahlreichen bei den österreichischen Eisenbahnen zur Einführung gelangenden technischen Verbesserungen davon Zeugnis geben, dass ungeachtet der nicht einheitlichen, sondern dezentralisierten Einrichtung des Studienwesens die Fortschritte und Neuerungen auf technischem Gebiete der Wahrnehmung der Bahnverwaltungen keineswegs entgehen.

Der vorerwähnte Antrag des Mitgliedes Günther gelangte schliesslich zur Annahme.

Nachdem noch eine Reihe von Initiativanträgen einzelner Mitglieder auf Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen, sowie der Antrag des Mitgliedes Dr. Licht, betreffend Herbeiführung einer besseren Beleuchtung in den Personenwagen während der Nachtzeit, die Zustimmung der Versammlung gefunden, wurde zu den Fahrordnungs-Angelegenheiten übergegangen, und ergriff namens des hierfür eingesetzten Ausschusses das Mitglied Ritter v. Lindheim das Wort.

Bei Behandlung der Mitteilung, betreffend Einführung eines neuen Personenzugspaares zwischen Römerstadt und Kriegsdorf mit 1. November 1903, sprach Kammerrat Briess namens der Olmützer Handels- und Gewerbekammer Sr. Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister den Dank für die gedachte Massnahme aus.

Unter den weiteren Mitteilungen verdient besondere Hervorhebung jene, in welcher das Eisenbahnministerium seine Stellungnahme zur Frage der Einführung von Motorwagen präzisiert; dieselbe besagt im wesentlichen, dass die versuchsweise Verwendung von Motorwagen zu dem Ergebnisse geführt hat, dass diese Fahrzeuge nicht geeignet sind, die allseits gewünschte Trennung des Personenverkehres vom Güterverkehre in rationeller Weise zu ermöglichen. Hierbei ist man zu dem Resultate gekommen, dass mit einem leichten Zuge, bestehend aus einer zweiachsigen Lokomotive, einem leichten Post- und Gepäckswagen und leichten Personenwagen, allen Anforderungen sowohl hinsichtlich der Beförderung der Reisenden, der Post, des Gepäckes, als auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Betriebes entsprochen werden kann.

Hierauf wurde die Sitzung unterbrochen.

* *
*

In der Nachmittagssitzung wurde vorerst in der Erledigung der Fahrordnungs-Angelegenheiten fortgefahren und gelangten nach dem Antrage des Referenten Ritter v. Lindheim zunächst die Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1904 zur Annahme.

Aus der grossen Anzahl der sodann behandelten Initiativanträge ist für weitere Kreise von Interesse der Antrag der Mitglieder Baczewski und Russmann, betreffend die Erstellung einer neuen Nachtschnellzugsverbindung von Lemberg nach Wien und umgekehrt auf den Linien der k. k. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welcher Antrag die Zustimmung der Versammlung fand.

Das Gleiche gilt von den identischen Anträgen der Mitglieder Briess und Dr. Chiari, betreffend Erstellung einer Schnellzugsverbindung von Wien nach dem nördlichen Mähren und umgekehrt auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den k. k. Staatsbahnen über Olmütz, Sternberg, Mähr.-Schönberg bis zur Landesgrenze.

Dagegen wurde der Antrag des Mitgliedes Gessele, durch welchen das Eisenbahnministerium ersucht wird, die mit 1. Juli 1903 zur Einführung gelangte direkte Zugsverbindung zwischen Karlsbad und Salzburg im Sommer 1904 bereits am 15. Mai einzuführen und bis 30. September zu belassen, trotz Begründung durch den Antragsteller vom Staatseisenbahnrate abgelehnt.

Nachdem noch der Antrag des Mitgliedes Dr. Pilat auf Einlegung eines einmaligen Aufenthaltes bei den Zügen 1014/6112 und 6113/1013 in der Relation Krakau—Chabówka—Zakopane zu dem Zwecke, um den Reisenden die Einnahme einer Mahlzeit zu ermöglichen, gemäss dem Ausschussantrage und über Befürwortung der Mitglieder Dattner und Skibiński vom Staatseisenbahnrate zum Beschlusse erhoben worden war, wurde zu den Angelegenheiten in Ansehung des Personen- und Gepäcksverkehres übergegangen, hinsichtlich welcher das Mitglied Dattner referierte, und zwar zunächst über den Antrag der Mitglieder Baczewski und Russmann, betreffend Einführung ermässigter Rückfahrkarten bei den k. k. Staatsbahnen und im Verkehre zwischen Galizien und Wien. Dieser Antrag gelangte in nachstehender Form zur Annahme: „Der Staatseisenbahnrat empfiehlt die Ablehnung des Antrages auf allgemeine Einführung von ermässigten Rückfahrkarten bei den k. k. Staatsbahnen, und zwar mit Rücksicht auf die finanziellen Konsequenzen einer solchen Massnahme. Dagegen wird das Eisenbahnministerium ersucht, in konkurrenzierten Relationen eine weitgehende Ermässigung der Fahrpreise und insbesondere die Einführung ermässigter Rückfahrkarten in Erwägung zu ziehen.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Gessele auf Zulassung von Motorfahrrädern zur Beförderung als Reisegepäck erschien durch die im Ausschusse abgegebene Erklärung des Regierungsvertreters erledigt, wonach der Gegenstand demnächst durch die Eisenbahn-Direktoren-Konferenz in Beratung gezogen werde.

Nachdem der Antrag des Mitgliedes Günther, betreffend Festsetzung eines Maximalmasses für Standgepäck abgelehnt worden war, gelangte Mitglied Deutsch als Referent bezüglich der Angelegenheiten des Güterverkehres zum Worte, und wurden nach Erledigung der bezüglichen Mitteilungen vorerst die drei nachstehenden, vom Eisenbahnministerium angemeldeten Beratungsgegenstände in Behandlung gezogen, und zwar:

a) Beratung der Aufhebung oder eventuell Einschränkung der im Lokalverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen vorgesehenen Reexpeditionsbefugnis für solche Sendungen, welche in einem Lagerhause nicht gelagert haben;

b) Beratung eines neuen, für Verträge über Industriegeleise im Bereiche der k. k. Staatsbahnen einzuführenden Normales und

c) Beratung über die seitens des Eisenbahnministeriums in Aussicht genommenen Massnahmen hinsichtlich der allgemeinen Einführung eines vereinfachten Abfertigungsverfahrens für Eilgut im Bereiche der k. k. Staatsbahnen.

Die Vorlage ad a) wurde von der Versammlung mit dem Zusatzantrage des Mitgliedes Wirth angenommen, wonach das Eisenbahnministerium ersucht wird, die Einführung der Reexpedition für Holz im Seeverkehre via Triest in Erwägung zu ziehen.

Die sub b) und c) angeführten Gegenstände wurden mit Rücksicht auf deren Umfang und Bedeutung je einem Spezialkomitee zugewiesen, in welche die Versammlung folgende Mitglieder delegierte:

In das Komitee für die Vorberatung des neuen Formulares für Industriegeleise-Verträge: Baczewski, Briess, Günther, v. Gutmann, Hamburger, Lemach, Dr. Licht, Luckmann, Riedl von Riedenstein und Wolfbauer. In das Komitee für die Einführung eines vereinfachten Abfertigungsverfahrens: Briess, Dattner, Deutsch, Günther, Lemach und Luckmann.

Der sodann folgende Antrag der Mitglieder von Boschan und Wolfbauer, betreffend das Zugänglichmachen aller Frachtermässigungen von Futterartikeln nicht nur für Landwirte, sondern für jeden Empfänger wurde mit Rücksicht auf die im Ausschusse seitens des Regierungsvertreters abgegebene Erklärung nicht weiter verfolgt, wonach zwar in allen Fällen auch auf die Interessen des Handels tunlichst Rücksicht genommen werde, dies aber vorliegenden Falles schon im Hinblicke auf die Vorgeschichte der Ermässigungen für Futtermittel nicht möglich sei.

Bei Besprechung des Antrages des Mitgliedes Riedl v. Riedenstein, betreffend neuerliche Erwägung der Regulierung der Zuckertarife, sowie der Tarife für Roh- und Hilfsprodukte der Zuckerfabrikation und beschleunigte Durchführung der in der kürzlich im Eisenbahnministerium stattgefundenen Zucker-Enquete vorgebrachten Forderungen der Zuckerinteressenten auf sämtlichen österreichischen Hauptbahnen ergriff der Antragsteller zu einer längeren Begründung das Wort. Derselbe hebt die grosse Bedeutung der Zuckerindustrie für den Staat und die Landwirtschaft hervor und glaubt, dass dem drohenden Niedergange der Zuckerindustrie nur durch die Herabsetzung der Exporttarife und der Konsumsteuern vorgebeugt werden könnte.

Nachdem der Antrag noch durch das Mitglied Briess befürwortet worden war, gelangte er schliesslich mit folgenden vom Referenten gestellten Zusatzanträgen zur Annahme: „Das Eisenbahnministerium wird ersucht, im eigenen Wirkungskreise vorzusehen und ebenso bei den Privatbahnen dahin zu wirken, dass für Zucker von Böhmen, Mähren und Schlesien nach Triest analoge Frachtsätze erstellt werden, wie die ungarische Regierung den ungarischen Fabriken nach Fiume zugestanden hat, dass ferner im Interesse der Hebung des Zuckerkonsums im Inlande die Frachten beim Bezuge von Rohzucker zur Erzeugung von Kanditen in entsprechender Weise ermässigt werden. Ferner wolle das Eisenbahnministerium im Vereine mit den übrigen beteiligten Ministerien dahin wirken, dass die zu befürchtenden Schädigungen, welche durch die im Zuge befindliche Betriebsvereinigung der Elbeschiffahrts-Gesellschaften für den österreichischen Export entstehen können, hintangehalten werden."

Nach Erledigung der Tagesordnung gelangte der Dringlichkeitsantrag des Ersatzmannes Zalozieckizur Annahme, wonach das Eisenbahnministerium gebeten wird, bei den Verwaltungen der Privatbahnen mit aller Energie dahin zu wirken, dass von einer Frachterhöhung für Rohöl, Petroleum und deren Derivaten Umgang genommen werde.

Hierauf brachte Se. Exzellenz der Herr Vorsitzende zur Kenntnis der Versammlung, dass kaiserl. Rat Deutsch aus Gesundheitsrücksichten künftighin das Referat hinsichtlich des Güterverkehres im Staatseisenbahnrate nicht mehr erstatten könne, und spricht der Vorsitzende bei diesem Anlasse dem Genannten für seine vieljährige, ausserordentlich hingebungsvolle Mühewaltung unter lebhafter Zustimmung der Versammlung den wärmsten Dank aus.

Se. Exzellenz hebt sodann hervor, dass die Bewältigung des vorgelegenen ungewöhnlich grossen Arbeitspensums trotz der Bedeutung der einzelnen Gegenstände und trotz der eingehend gepflogenen Erörterung dank der arbeitsfreudigen Bemühungen der Mitglieder und Referenten ermöglicht wurde.

Hierauf dankt unter lebhaftem Beifalle der Versammlung Ritter v. Lindheim Sr. Exzellenz für die wohlwollende und umsichtige Leitung der Versammlung und gibt dabei unter allseitiger Zustimmung der Befriedigung Ausdruck, dass sich im Staatseisenbahnrate Männer aus allen Gauen des Reiches zu ernster, gedeihlicher Arbeit zusammenfinden.

Hierauf wurde die Sitzung geschlossen.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Baukonsenserteilung für die Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der Station Gänserndorf.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat unterm 10. September für das Projekt des niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes, betreffend die Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der Station Gänserndorf der normalspurigen Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf, unter Bedachtnahme auf die bei der lokalen Verhandlung vom 6. August bestimmte Aenderung den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 40.678.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Oktober 1903.) Die Baubewegung auf den österr. Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Oktober 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund)	
		im Baue am 1. Oktober 1903	verbleiben im Baue am 1. November 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
Teilstrecke Sambor — galizisch - ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Gastein minus km 0·430—30·371 . .	30·9	30·9	30·9
b) Tauerntunnel km 34·6—43·0, lang 8455 m	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheiner Bahn: (Klagenfurt—[Villach]—Görz—Triest):			
a) Teilstrecke Klagenfurt—Rosenbachtal km 2·600—29·827 der Karawankenbahn	27·2	27·2	27·2
b) Karawankentunnel, lang 7966 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken, km 29·827—41·900 . . .	12·1	12·1	12·1
c) Teilstrecke Birnbaum — Assling—Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·951 der Karawankenbahn und km 0·00—27·200 der Wocheiner Bahn	29·2	29·2	29·2
d) Wocheiner Tunnel, lang 6366 m, samt anschliessenden offenen Bahnstrecken, km 27·200—34·798	7·6	7·6	7·6
e) Teilstrecke der Wocheiner Bahn Podbrdo—Görz—St. Peter km 34·798 bis km 98·850	58·2	—	—
1. von km 34·798—35·550	—	0·8	0·8
2. von km 35·550—92·850 samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	—	57·4	57·4
f) Teilstrecke Prvačina—Triest km 10·286—52·543	42·3	42·3	42·3
Pyhrnbahn (Klaus-Steyrling—Selzthal) .	43·2	—	—
a) Bossrucktunnel km 31·495—36·250, lang 4755 m samt Anschlussstrecken	—	6·4	6·4
b) die übrige Bahnstrecke	—	36·8	36·8
Rakonitz-Laun	44·9	44·9	44·9
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	17·7	—
b) Zweites Geleise in der Strecke Sigmundsherberg—Allentsteig	37·5	37·5	37·5
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen:			
a) Drittes Geleise in der Strecke Beraun—Königshof	3·2	3·2	3·2
b) Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Čerčan—Ričan	21·2	21·2	21·2
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz: Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau: Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen . .	518·0	509·4	491·7
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Jičin-Turnau	30·1	30·1	—
Neumarkt-Suchahora	21·3	21·3	21·3
Absdorf-Stockerau	16·4	16·4	16·4
Hartberg-Friedberg	27·8	27·8	27·8
Saar-Tischnowitz	61·2	61·2	61·2
Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass): . .	4·4	—	—
a) Adhäsionsstrecke	—	2·0	—
b) Seilstrecke	—	2·4	—
Grobelno — Rohitsch - Sauerbrunn — Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn)	35·0	35·0	35·0
Przeworsk-Bachórz (Dynów)	50·5	43·8	50·5
Janow-Jaworów	31·3	31·3	31·3
Hruschau—Polnisch-Ostrau	4·1	4·1	4·1
Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel	5·8	5·8	5·8
Petersdorf-Ullersdorf-Winkelsdorf . . .	13·5	13·5	13·5
Korneuburg-Ernstbrunn	30·5	30·5	30·5
Innsbruck-Fulpmes (Stubaitalbahn) . .	18·0	18·0	18·0
Elektrische Strassenbahnen in Pola . .	4·8	4·8	4·8
Elektrische Strassenbahnen in Wien . .	13·8	12·4	12·6
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	385·5	360·4	332·8

Es sind sonach durch den Baubeginn der Teilstrecke Bachórz—Dynów der Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów 6·7 km und mehrerer Linien der elektrischen Strassenbahnen in Wien 1·4 km, somit 8·1 km Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen durch die Vollendung der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Limberg-Maissau—Sigmundsherberg der Linie Wien—Eger der k. k. österr. Staatsbahnen, welches am 5. Oktober 1903 eröffnet wurde, 17·7 km, während das zweite Geleise in der Strecke Ziersdorf—Limberg-Maissau seit 4. April 1903 eröffnet ist, dann durch die Bauvollendung der Lokalbahn Jičin-Turnau, welche am 19. Oktober 1903 eröffnet wurde, 30·1 km, ferner durch die am 19. Oktober 1903 erfolgte Eröffnung der Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass) 4·4 km, und durch die Eröffnung mehrerer Linien der elektrischen Strassenbahnen in Wien 1·2 km, somit 17·7 km Hauptbahnen und 35·7 km Lokal- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verblieben sonach am Schlusse des Monates Oktober 1903 an Hauptbahnlinien 491·7 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 332·8 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass die Baulänge der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Čerčan—Ričan der Linie Gmünd-Prag der k. k. österr. Staatsbahnen von 20·9 km auf 21·2 km richtiggestellt wurde, desgleichen bei der Lokalbahn Absdorf-Stockerau von 16·5 km auf 16·4 km; ferner dass der Sohlstollenvortrieb bis 31. Oktober 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 707·3 m und fertige Tunnelmauerung 160·0 m (gegen 707·3 m und 145·0 m im Vormonate) und Südseite 611·4 m (gegen 569·9 m im Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 2623·6 m und fertige Tunnelmauerung 1756·0 m (gegen 2460·3 m und 1440·0 m im Vormonate) und Südseite 1883·0 m und fertige Tunnelmauerung 1357·0 m (gegen 1803·0 m und 1230·0 m im Vormonate); ferner beim Wocheinertunnel Nordseite 2624·2 m und fertige Tunnelmauerung 1839·0 m (gegen 2556·2 m und 1768·0 m im Vormonate) und Südseite 2227·2 m und fertige Tunnelmauerung 1060·0 m (gegen 2149·4 m

und 975·0 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 1195·3 m und fertige Tunnelmauerung 644·0 m (gegen 1171·8 m und 430·0 m im Vormonate) und Südseite 862·5 m und fertige Tunnelmauerung 520·0 m (gegen 821·2 m und 404·0 m im Vormonate). Die Installationsbauten sind beim Karawanken-, Wocheiner- und Bossrucktunnel nahezu durchgeführt und werden beim Tauerntunnel fortgesetzt.

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Podgórze-Lubień. (Vorlage des generellen Projektes für eine über Wieliczka und Dobczyce führende Variante in der Strecke Podgórze—Myślenice der obigen Lokalbahn mit einem Verbindungsgeleise zum Weichselhafen in Podgórze und einem Industriegeleise zum Kalkofen daselbst, ferner für eine Abzweigung von der Projektsstation Wieliczka zum Ringplatze in Wieliczka, dann eines generellen Projektes für eine normalspurige, von dem projektierten Schlachthausgeleise in Podgórze abzweigende Frachtenbahn zum Weichselhafen; Anordnung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über das vom Fürsten Kasimir Lubomirski in Lemberg behufs Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission in Vorlage gebrachte generelle Projekt für eine über Wieliczka und Dobczyce führende Variante in der Strecke Podgórze—Myślenice der mit 0·76 m Spurweite auszuführenden Lokalbahn Podgórze-Lubień mit einem Verbindungsgeleise zum Kalkofen daselbst, ferner mit einer für den Personenverkehr bestimmten Abzweigung mit Strassenbenützung von der Projektsstation Wieliczka zum Ringplatze in Wieliczka, dann über das generelle Projekt für eine normalspurige, von dem projektierten Schlachthausgeleise in Podgórze abzweigende Frachtenbahn zum Weichselhafen die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für die Strecke Wieliczka—Myślenice des gegenständlichen Projektes die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. Bezüglich der Strecke Podgórze—Wieliczka hat der Konzessionswerber ein anderweitiges Projekt unter Zugrundelegung einer Trassenführung mit Berührung neuer, bisher abseits der Staatsbahnlinie Podgórze—Wieliczka liegenden Orte dem k. k. Eisenbahnministerium vorzulegen. [E.-M.-Z. 39.509.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Oktober 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	Im Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oester. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien	579	15373	1054	17006	36	48	16	100	0·6	98	10	45	.	.	.	1	1	29	.
" Linz	381	3880	775	5036	5	7	.	12	0·2	10	.	1	.	.	.	.	.	1	1
" Innsbruck	651	2044	186	2881	33	59	18	110	3·8	73	.	47	.	.	.	21	.	.	.
" Villach	93	2581	1806	4480	27	63	35	125	2·8	62	.	40	.	7	.	30	3	.	2
" Triest	67	979	186	1232	7	27	5	39	3·2	26	.	8	.	.	.	15	2	.	2
" Pilsen	188	2481	5551	8220	.	20	54	74	0·9	53	2	112	.	3	.	.	.	.	7
" Prag	188	3273	4753	8214	12	25	66	103	1·3	35	.	65	.	2	.	.	1	.	5
" Olmütz	62	2026	3513	5601	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
" Krakau	93	1514	372	1979	4	8	6	18	0·9	11	.	28	.	.	.	.	1	.	1
" Lemberg	60	1888	283	2231	1	11	.	12	0·5	22	1	5	.	.	.	.	.	.	4
" Stanislau	155	1085	2945	4185	5	35	77	117	2·8	76	.	41	.	.	.	.	.	.	12
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	978	598	1576	.	3	.	3	0·2	2	.	5	1	.	.	.	.	.	2
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1302	1302	2790	.	4	.	4	0·1	5	1	8	.	.	.	.	1	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	124	622	1489	2235	2	.	.	2	0·1	1	.	1	.	.	.	.	1	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	843	93	936	.	18	.	18	1·9	18	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	396	.	396	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	763	5301	5036	11100	20	37	3	60	0·5	41	7	10	1	1	.	.	.	.	12
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	742	.	804	.	3	.	3	0·4	2	.	.	.	.	.	.	1	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	527	5867	124	6518	5	12	.	17	0·3	20	1	10	.	.	.	.	.	.	9
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	713	5865	3889	10467	50	56	18	124	1·2	99	2	67	.	33	.	.	3	.	8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	320	92	362	.	2	.	2	0·6	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1025	6731	124	7880	95	77	2	174	2·2	128	15	56	.	.	.	.	1	.	28
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2026	31	2057	.	1	.	1	0·0	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	558	.	558	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. März 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3.

Mit 1. Jänner 1904 und bei Frachterhöhungen mit 15. Februar 1904 gelangt der Nachtrag II zum angeführten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen und Ergänzungen des Titelblattes, der abgekürzten Bezeichnungen der Eisenbahnen, der Verkehrsbeschränkungen, der Reexpeditionsbestimmungen, der besonderen Tarifbestimmungen, Ausserkraftsetzung, Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen der Stationstarife und der Schnitt-Tarife, des Kilometerzeigers, der Tabelle für die ständigen Zuschläge zu den Lieferfristen, sowie Aenderung der Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, sowie von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 30. November 1903. [1191]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Teil II, Heft 6.

Mit 1. Jänner 1904 und bei Frachterhöhungen mit 15. Februar 1904 gelangt der neue Tarif, Teil II, Heft 6, des angeführten Verbandes, durch welchen der bisherige, ab 1. Juli 1898 gültige gleichnamige Tarif samt allen Nachträgen ersetzt wird, zur Einführung.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 30. November 1903. [1192]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung der geringsten, für eine Sendung einzuhebenden Manipulationsgebühr im Verkehre mit Prag (Smichow) [B.E.B.] loko.

Die laut der „Besonderen Tarifbestimmungen" der Tarife, Teil II, Heft 1, und Teil II, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes sub Punkt 7, bezw. 6 im Verkehre mit der Station Prag (Smichow) [B.E.B.] loko für eine Sendung einzuhebende geringste Manipulationsgebühr von 8 Heller pro 100 kg wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 auf 10 Heller pro 100 kg erhöht.

Wien, am 8. Dezember 1903. [1193]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages III zum Anhange zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt im obbezeichneten Verbandsverkehre zu dem vom 1. Jänner 1901 gültigen Anhange zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1 und 3, ein Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält:

Erstreckung des Gültigkeitstermines des Anhanges, sowie der dazugehörigen Nachträge I und II, Aenderungen und Aufnahme neuer Frachtsätze.

Dieser Nachtrag ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 7. Dezember 1903. [1194]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zu dem vom 1. Jänner 1902 gültigen Anhange zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1902 gültigen Anhange zu den Südwestösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifen, Teil II, Hefte 1 und 2, ein Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält:

Erstreckung des Gültigkeitstermines des Anhanges, sowie der dazugehörigen Nachträge I und II; ferner Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen, Ergänzungen und Aenderungen, sowie Aufnahme neuer Positionen.

Dieser Nachtrag ist bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Dezember 1903. [1195]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Massnahmen zur Behebung des Güterandranges in der Station Lemberg.

Die im Verordgnungs-Blatte Nr. 129 vom 7. November 1903 unter Nr. 1075 verlautbarten Massnahmen zur Behebung des Güterandranges in der Station Lemberg wurden mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. November 1903, Z. 49.519/16 a, genehmigt.

Lemberg, am 3. Dezember 1903. [1196]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Niederländisch - Deutsch - Südfranzösischer Personen- und Gepäcksverkehr über Belfort und Genève.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt der Tarif für den Niederländisch - Deutsch - Südfranzösischen Personenverkehr zur Einführung.

Hierdurch wird der Tarif für den direkten Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Wien und München einerseits und Lyon und Marseille anderseits über Zürich—Aarau—Genf vom 1. April 1896, jedoch nur hinsichtlich des Verkehres mit München, aufgehoben.

Wien, am 7. Dezember 1903. [1197]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu den Kartierungssätzen nach und von Sigmundsherberg.

Am 1. Jänner 1904 tritt ein Nachtrag V zu den Kartierungssätzen nach und von Sigmundsherberg für den direkten Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Aufnahme der Stationen Marchtrenk, Pořic und Wels L.B., und sind Exemplare desselben bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Dezember 1903. [1198]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Dezember 1903 ist der 2. Nachtrag zum Tarife, Teil II, Heft 4 (erste Abteilung), vom 1. September 1889 in Wirksamkeit getreten, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von Mk. 0·10 bei der grossherzogl. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe erhältlich.

Wien, am 7. Dezember 1903. [1199]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Tarif-Teil I für die Elbe-Umschlagsverkehre.

Deklassifikation der Artikel „Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle, Krempelwolle (Kehricht, auch Flug genannt)".

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1904 werden die in der Pos. S 45 II 1 (Wolle) der Güterklassifikation angeführten Artikel: „Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle, Krempelwolle (Kehricht, auch Flug genannt)" auf den Strecken der am Teil I für die Elbeumschlagsverkehre beteiligten österreichischen, ungarischen und sächsischen Eisenbahnen nach Klasse I, Spezialtarif A 2, Spezialtarif I, tarifiert.

Wien, am 3. Dezember 1903. [1200]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Nordischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifes.

Am 1. Februar 1904 tritt der Tarif für den Deutsch-Oesterreichisch-Nordischen Personenverkehr in Wirksamkeit. Gleichzeitig werden die Tarife für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Deutsch-Oesterreichisch - Dänischen Eisenbahnverbande vom 1. Jänner 1898 und im Deutsch - Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegisch-Finnländischen Eisenbahnverbande vom 1. Mai 1898 nebst den dazugehörigen Aenderungs- und Ergänzungsblättern vom 1. Jänner 1903 aufgehoben.

Wien, am 6. Dezember 1903. [1201]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Teilweise Behebung einer Verkehrsunterbrechung.

Die durch Dammrutschungen herbeigeführten Verkehrshindernisse der Strecke Holubitz—Eywanowitz sind insoweit wieder behoben, dass mit heutigem Tage der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wieder aufgenommen werden konnte.

Der Frachtgüterverkehr in und über diese Strecke bleibt noch eingestellt.

Wien, am 8. Dezember 1903. [1202]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen:

8. Dezember. Wegen Schneehindernissen wurde in den Strecken Villach—Pontafel und Tarvis—Laibach der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

7. Dezember: Wegen grossen Schneefalles wurde in den Strecken Lienz—Franzensfeste und Innsbruck—Franzensfeste der Güterverkehr und in der Strecke Steinach—Brenner der Personenverkehr bis auf weiteres eingestellt.

8. Dezember. Wegen grossen Schneefalles wurde in der Strecke Villach—Lienz der Güterverkehr eingestellt.

8. Dezember. In der Strecke Innsbruck—Franzensfeste wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

8. Dezember. In der Strecke Holubitz—Eywanowitz wurde der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wieder normal aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen:

8. Dezember. In der Strecke Losoncz—Kálnó der Losoncz-Videker Lokalbahn wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3198	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Eisenerze, rohe und geröstete, zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe	Mitterdorf, Payerbach-Reichenau und Pitten	Benthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Chorzow, Friedrichshütte, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Rosdzin, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofen-, bezw. Bleihüttenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen, insoweit direkte Frachtsätze bestehen, direkt von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation und in Fällen, in welchen direkte Frachtsätze nicht vorhanden sind, direkte ab Wien Nordbahnhof bis zur Bestimmungsstation. Tunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückgehende Kohleuwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn oder der Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Kontingentwagen mit der Südbahn	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Bezüglich der Relationen, in welchen von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte Frachtsätze bestehen: Ausnahmetarife Nr. 2 B, 3 B und Nr. 26 des vom 1. Juli 1902 gültigen Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 3, bezw. Ausnahmetarif Nr. 57 des vom 1. März 1899 gültigen Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 1, für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, und bezüglich jener Relationen, in welchen direkte Frachtsätze von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation nicht vorgesehen sind, Ausnahmetarife Nr. 55 und 57 im Gütertarife, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	Verschieden	2 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	**Auf** die **reklamierende Firma** als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei **Monate** nach **Ablauf** des **Zugeständnisses**. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Das vorliegende Zugeständnis kann nur in dem Falle in Anspruch genommen werden, als nicht weitergehende Begünstigungen bereits zur Anwendung gebracht wurden. Sollten während der Gültigkeitsdauer des vorliegenden Zugeständnisses die aus den Frachtsätzen der nebenbezeichneten Tarife in Betracht kommenden Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Restringierung erfahren, so tritt auch eine Reduktion des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein
			2. Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesabbrände), zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe	Aichberg-Steyrermühle, Bruck a. d. M., Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Rannersdorf, Liesing und Niklasdorf (Südbahn)							2 Markpfennige			
			3. Eisenschlacken, und zwar: Frischfeuer-, Hammer-, eisenhaltige Converterschlacken, zur Verhüttung, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen- und Walzenschlacken zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe	Assling, Eisenerz, Freiland-Türnitz, Garsten loko und transito, Gross-Reifling, Hainfeld, Hieflau, Hohenberg, Judenburg, Kienberg-Gaming, Lilienfeld, Rosenau, Rottenmann, St. Pölten, St. Veit a. d. Gölsen, Scheibbs, Scheibmühl, Scheifling, Schrambach, Steyr, Trieben, Unzmarkt, Waidhofen a. d. Ybbs, Weissenbach-Neuhaus, Weissenbach-St. Gallen, Weyer, Wilhelmsburg und Zeltweg							3 Markpfennige			
				Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz und Wr. Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, sowie den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich der Donau, insoweit nicht etwa besondere Zugeständnisse bestehen							2 Markpfennige			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3199	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter aller Art in jeder Menge (mit Ausnahme der sperrigen und der des Ausnahmetarifes I, sowie solcher, bei denen das Gewicht einzelner Kolli mehr als 8000 kg beträgt)	Ustron	Skotschau und in nördlicher Richtung darüber hinaus gelegenen Stationen bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Für die Güter ab Ustron auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen und für die Güter nach Ustron auf die reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente einen Refaktiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird nur dann vergütet, wenn sowohl bezüglich der Hauptbahnstrecken, als auch der Lokalbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die vollen ungekürzten Frachtsätze der nebenbezeichneten Lokalgütertarife Anwendung gefunden haben. Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Lokaltarifsätze eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt
3200	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel, Tyres, Radsterne, rohe Achsen, Räderpaare, zerlegte Drehscheiben, Wechsel, Weichen, eiserne Eisenbahnschwellen und eiserne Brückenbestandteile	Ustron		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Olmütz				110	103	7			
					Sternberg				116	110	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3201	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kohle	Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Pardubitz loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. direkter Tarif für Steinkohle etc. von Stationen des E.D.B. Breslau nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. November 1897	Verschieden		70 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	
3202	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralkohle zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen	Hohenstadt St.E.G.	Zwittau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und müssen Dienststellen derselben in den bezüglichen Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger angeführt erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	490 Heller pro Tonne à 1000 kg	320 Heller pro Tonne à 1000 kg	170 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
3203	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Kohle	Mittelsteine St.E.G.	Pardubitz loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	748 Heller pro Tonne à 1000 kg	712 Heller pro Tonne à 1000 kg	36 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind	

Spalte	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	3204
2. Die Publikation erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
3. Die Publikation erfolgt und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), Südbahn (österr. Linien) und der im Betriebe dieser Bahnen stehenden Lokalbahnen
4. Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Ausstellungsgüter, und zwar: a) welche an das k. k. österr. Museum für Kunst und Industrie oder das Wandermuseum des k. k. Ministeriums für Kultus und Unterricht gesendet oder von diesen Museen aus Anlass der Veranstaltung von Wanderausstellungen zur Verfrachtung gebracht werden, b) welche an das österr. Schulmuseum in Wien eingesendet werden
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	ad a) Im Lokalverkehre, sowie im Verkehre dieser Bahnen untereinander ad b) Rücksichtlich der Strecken bis Wien
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen und der folgenden besonderen Bedingungen, und zwar: 1. Die zur Verfrachtung kommenden Gegenstände müssen im Frachtbriefe ausdrücklich als Ausstellungsgüter bezeichnet sein. 2. Bei Sendungen nach Wien hat als Empfänger, bei Sendungen für Wanderausstellungen als Absender und Empfänger eines der genannten Museen im Frachtbriefe zu erscheinen. 3. Bei Verlust, Minderung oder Beschädigung wird zum Zwecke der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswert, bezw. der gemeine Wert nicht höher als mit K 120 pro 100 kg angenommen. 4. Im Falle der Inanspruchnahme vorstehender Frachtbegünstigung ist die Anwendung des im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. CIX, vorgesehenen Ausstellungstarifes ausgeschlossen
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokalgütertarife, Teil II
9. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	50prosentiger Nachlass von der auf Grund der Lokalgütertarife, Teil II, nebenstehend angeführter Eisenbahnen zu berechnenden Fracht unter Wahrung der tarifmässigen Mindestgebühr von 40 Heller pro Sendung
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Auf das reklamierende Museum als Empfänger lautende Frachtbriefe, welche längstens drei Monate nach erfolgtem Transporte bei jener Verwaltung einzubringen sind, in deren Bereich die Abgabe der Ausstellungsgüter erfolgte
14. Besondere Bemerkungen	ad a) Der Nachlass wird nicht allein bei der Beförderung zu den Ausstellungen, sondern auch bei der Rückbeförderung und Weitersendung nach anderen Ausstellungsorten gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3205	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), Südbahn (österr. Linien) und der im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen	Ausstellungsgüter, welche aus Anlass der Veranstaltung von Wanderausstellungen seitens eines dem Verbande österr. Kunstgewerbe-Museen angehörenden Museums (Bozen, Brünn, Budweis, Chrudim, Czernowitz, Graz, Königgrätz, Krakau, Lemberg, Linz, Olmütz, Pilsen, Prag, Reichenberg, Teplitz und Troppau) zur Verfrachtung kommen	Im Lokalverkehre, sowie im Verkehre dieser Bahnen untereinander		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen und der folgenden besonderen Bedingungen, und zwar: 1. Die zur Verfrachtung kommenden Gegenstände müssen im Frachtbriefe ausdrücklich als Ausstellungsgüter bezeichnet sein. 2. Als Absender hat im Frachtbriefe ein dem Verbande angehörendes Museum zu erscheinen. 3. Bei Verlust, Minderung oder Beschädigung wird zum Zwecke der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswert, bezw. der gemeine Wert nicht höher als mit 120 Kronen pro 100 kg angenommen. 4. Im Falle der Inanspruchnahme vorstehender Frachtbegünstigung ist die Anwendung des im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C—IX, vorgesehenen Ausstellungstarifes ausgeschlossen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, Teil II	Verschieden	50prozentiger Nachlass von der auf Grund der Lokalgütertarife, Teil II, nebenstehend angeführter Eisenbahnen zu berechnenden Fracht unter Wahrung der tarifmässigen Mindestgebühr von 40 Heller pro Sendung		Im Rückvergütungswege	Auf das reklamierende Museum als Absender lautende Frachtbriefe, welche längstens drei Monate nach erfolgter Versendung der Ausstellungsgüter bei jener Verwaltung einzubringen sind, in deren Bereich die Aufgabe dieser Güter erfolgte	Der Nachlass wird sowohl bei der Hinbeförderung zur Ausstellung als auch bei der Rückbeförderung von derselben, sowie bei Weitersendung nach einem anderen Ausstellungsorte gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3206	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Weichholz der Pos. H—18	Sziszek	Passau transit via Leoben	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen nach Rheinland-Westfalen oder darüber hinaus bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen nach Stationen vorgenannter Gebiete oder nach Mannheim transit aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	165 Heller inkl. ungar. Steuer	Besteht kein direkter Frachtsatz	Im Kartierungswege		
3207	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Tannenlättchen	Sziszek	Passau transit via Leoben	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen nach Diekirch oder Ettelbrück bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	165 Heller inkl. ungar. Steuer	Besteht kein direkter Frachtsatz	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3208	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Pflastersteine der Pos. 8—55 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Stupno-Břas (k.k.St.B.)	Brandeis a. d. Elbe (St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen zur Pflasterung der Strassen in der Stadt Brandeis a. d. Elbe bestimmt und an das Stadtamt daselbst adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 77		Im Kartierungswege		Die Station Požar ist nur für Eil- und Frachtgüter der erzherzoglichen Gutsverwaltung eingerichtet
				Poříč a. d. Sazawa (L.B.Cč.M.)						65				
				Požar (L.B.Cč.M.)						71				
3209	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Milch als Eilgut	Puchberg a. Sch.	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Gemeinschaftstarif vom 27. August 1900	Heller 136	100	36	Im Kartierungswege		
				über Feuerwerksanstalt-Sollenau L.B.										
			Milchgeschirr, leer, zurückgehend, als Eilgut	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Puchberg a. Sch.				136	100	36			
				über Sollenau L.B.-Feuerwerksanstalt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
3210	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Koks	sämtlichen Versandstationen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Krenzendorf	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Steinkohlen und Steinkohlenbriquettes, für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Koks. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. Juni 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Es haben die für die Station Skrochowitz-Braunsdorf in diesem Tarife geltenden Frachtsätze Anwendung zu finden			Im Kartierungswege		
3211	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Obst, getrocknetes, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar)		a) Bludenz, Bregenz, Buchs (Rheintal), Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Lauterach, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach, Strassenhaus, b) Hard-Fussach, Lustenau, St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Tarif des Oesterr.-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller ad a)	Heller ad b)		Im Kartierungswege		*) Der Frachtsatz für Zimony—Bregenz gilt auch für Zimony—Lindau
				Barcs						364	369				
				Sziszek						357	362				
				Andrijevci						471	476				
				Bosna-Brod						465	470				
				Brod						458	463				
				Brsadin						499	504				
				Eszék						460	465				
				Garčin						465	470				
				Ivankovo						490	495				
				Mikanovci						484	489				
				Ruma						535	540				
				Šamac						490	495				
				Striživojna-Vrpolje						477	482				
				Vinkovci loko						496	501				
				Vinkovci trans.						490	495				
				Vukovár						487	492				
				Zimony						*)575	580				
				Brčka						536	541				
				Gunja						528	533				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3212	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Papier der Pos. P—1 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Eisenberg a. d. March	Drohobycz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens a) für 5.000 kg, b) für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 442 b) 400		Im Kartierungswege		
					Gródek					a) 421 b) 381				
					Rozwadów					a) 368 b) 331				
3213	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff (Cellulose), auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappen nicht mehr dienen können	Hallein	Delle transit	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Schweizerisch-Oesterr.-ungar. Transitverkehr vom 1. Februar 1874	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Francs für 1000 kg a) 21·45 b) 20·40		Im Kartierungswege		
					Locle transit					22·10				
					Verrières transit					a) 21·28 b) 21·90 c) 22·15				
					Genf transit					a) 24·70 b) 25·50				

Es gelten die Frachtsätze:

1. nach Delle transit:
   unter a): für Sendungen nach Montbéliard und weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und der über dieselbe hinaus liegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter b) genannten Stationen;
   unter b): für Sendungen nach Fréteval und Vendôme;
2. nach Locle transit: für Sendungen nach Besançon und Marnay;
3. nach Verrières transit;
   unter a): für Sendungen nach Angoulême, La Couronne, Ligugé, Magnac-Touvre, Ribérac und Ruelle;
   unter b): für Sendungen nach Aubigné, Gerzat, Langeais, Le Lude und Quimper;
   unter c): für Sendungen nach Montbard;
4. jene nach Genf transit:
   unter a): für Sendungen nach Montpellier und weiter;
   unter b): für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter, mit Ausnahme von Montpellier und weiter.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3214	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schafe in doppelbödigen Wagen	Banjaluka-Vorstadt Station der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	Delle trs. Avricourt trs. Amanweiler trs.	Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis 31. März 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen etc. nach Delle transit etc. mit der Bestimmung nach Paris und weiter vom 1. Mai 1893	Es bestehen keine	27·50 29·15 31·45 Francs pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens		Im Kartierungswege		
3215	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Eilgüter, gewöhnliche Güter der Klasse: b) I c) II	Neubydžow	Lemberg Tarnów oder umgekehrt	a) Aufgabe in jedem Gewichte b), c) Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller a) b) c) Lemberg: 2429 942 755 Tarnów: 1575 623 529		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3216	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Melasse	a) der landwirtschaftlichen Zuckerfabrik in Brüx k.k.St.B.; b) der Ersten Zuckerfabrik in Brüx k.k.St.B. oder umgekehrt	dem Industriegeleise der Spiritus- und Pottaschefabrik in Brüx A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 11 Heller ad b) 12 Heller		Im Kartierungswege		
3217	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus der Pos. S—50 a der Güterklassifikation	Boguchwała Nowemiasto Rimanów Rzochów Tarnowiec Trzcinica Wiśniowa	Schönbrunn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 175 217 200 162 188 179 192		Im Kartierungswege		
3218	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eilgüter: a) gewöhnliche b) ermässigte Güter der Klasse: c) I d) II	Bärn-Stadt oder umgekehrt	Bielitz Czernowitz Krakau Lemberg	Aufgabe in jedem Gewichte. (a, b) Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 3000 kg pro Frachtbrief. (c, d) Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller a) b) c) d) Bielitz: 663 257 257 222 Czernowitz: 2702 1058 1053 766 Krakau: 775 344 344 296 Lemberg: 1890 757 752 599		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3219	k. k. österr. Staatsbahnen		Lithophone aus der Pos. F—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Salzburg	Wien St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Kartierungssätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. Juli 1903	a) 317 b) 298	a) 223 b) 211	a) 94 b) 87	Im Kartierungswege		Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Stationen
					Wien K.F.N.B. transit			Kartierungssätze mit Wien-Nordbahnhof transit vom 17. Juli 1903	a) 317 b) 298	a) 223 b) 211	a) 94 b) 87			
					Wien-Donaukai-bahnhof			Lokaltarif	a) 315 b) 296	a) 222 b) 209	a) 93 b) 87	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien oder der Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof oder Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen
					Wien-Praterkai				a) 315 b) 296	a) 222 b) 209	a) 93 b) 87			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 144. **Wien, 12. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Zistersdorf bis zum Anschlusse an die projektierte Lokalbahn Mistelbach-Hohenau bei Dobermannsdorf oder bei Hauskirchen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Niederösterreichischen Landesausschusse die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Zistersdorf der Lokalbahn Drösing-Zistersdorf bis zum Anschlusse an die projektierte Lokalbahn Mistelbach-Hohenau bei Dobermannsdorf oder bei Hauskirchen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 19. November 1903. E.-M.-Z. 45.327/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn niederer Ordnung von Reichenburg nach Reichenstein mit einer Abzweigung zu dem daselbst projektierten Kohlenbergbaue.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. und k. Kämmerer Grafen Eduard Karl Oppersdorff in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn niederer Ordnung von der Station Reichenburg der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Reichenstein mit einer Abzweigung zu dem daselbst projektierten Kohlenbergbaue im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 19. November 1903. E.-M.-Z. 48.269/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Der Eigentümer einer Quelle hat einen Anspruch auf wasserrechtlichen Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes.

2. Der § 4 c des Wasserrechtsgesetzes für Tirol gibt dem Grundbesitzer ein unbedingtes Recht auf das in Brunnenteichen, Zisternen oder anderen auf Grund und Boden des Grundbesitzers befindlichen Behältern eingeschlossene Wasser; er bedarf zur Schöpfung desselben keiner behördlichen Bewilligung.

(Erkenntnis vom 23. März 1901, Z. 2256.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Gemeinde Nago-Torbole gegen das k. k. Ackerbauministerium puncto Errichtung eines Ziehbrunnens in der Station Nago nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Ueber Anzeige der Gemeindevorstehung Nago-Torbole vom 9. August 1898, dahin gehend, dass die Verwaltung der Lokalbahn Mori-Arco-Riva in der Station Nago einen Stationsbrunnen herzustellen im Begriffe sei und behufs Sammlung der Sickerwasser eine Bodenaushebung bis auf 6 m Tiefe vornehme, und dass diese Grabung höchstwahrscheinlich nachteilige Folgen für die Wasserführung der einzigen im Dorfe Nago vorhandenen, das Trinkwasser für Menschen und Vieh und das Nutzwasser

liefernden Quelle äussern werde, erfloss nach Aufnahme eines Augenscheines an Ort und Stelle die Entscheidung der Bezirkshauptmannschaft Riva vom 20. August 1898, Z. 7952, womit diese Behörde es ablehnt, in betreff der Brunnengrabung seitens der Lokalbahn das wasserrechtliche Verfahren einzuleiten, bezw. fortzusetzen, weil es sich um unterirdische Wasser handle, die durch den Brunnen gesammelt werden sollen, die Bahn mit den Grabungen nur von ihrem Rechte als Grundeigentümerin Gebrauch, die Gemeinde aber ein privatrechtliches Einspruchsrecht nicht geltend mache, und ihr wirtschaftliches Interesse an der ungeschmälerten Erhaltung ihrer Quellen einen wasserrechtlichen Schutz nicht geniesse, zumal die §§ 10 und 16 Tiroler Wasserrechtsges. auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar seien.

Nachdem die Statthalterei diese Entscheidung mit Erkenntnis vom 1. Dezember 1898, Z. 31.341, wegen irriger Gesetzesanwendung behoben hatte, wobei sie von der Rechtsanschauung ausging, dass das Grundwasser, welches die Lokalbahn durch die Grabung eines Brunnens sammeln wolle, öffentliches Gut sei, und dass somit eine über den Gemeingebrauch (§ 15 Wasserrechtsges.) hinausgehende Benützung desselben, sowie die Errichtung der hierzu erforderlichen Anlagen nur auf Grund einer behördlichen Verleihung erfolgen dürfe, stellte das Ackerbauministerium mit der in Beschwerde gezogenen Entscheidung vom 30. September 1899, Z. 11.841, das Erkenntnis erster Instanz unter Berufung auf dessen Begründung wieder her.

In der dagegen eingebrachten Beschwerde der Gemeinde Nago wird geltend gemacht, dass das Grundwasser, welches im Eisenbahngrundstücke nicht etwa entspringe, sondern dieses Grundstück unterirdisch bloss durchfliesse, ein öffentliches Wasser und deshalb zur Anlegung eines aus diesem öffentlichen Wasser schöpfenden Brunnens eine behördliche Bewilligung notwendig sei; eine solche Bewilligung sei auch geboten, wenn man das Grundwasser als ein Privatwasser ansehe, weil die Möglichkeit eines Einflusses jeder Aenderung im Wasserlaufe des Privatwassers auf die Beschaffenheit, den Lauf und die Höhe des Wasserspiegels im öffentlichen Gewässer durch Sachbefund dargetan sei (§§ 10 und 16 Wasserrechtsges.), die Gemeinde zur Abwehr drohenden Wassermangels auf den Schutz des § 19 Wasserrechtsges. Anspruch habe und weil der § 10 nicht nur den Gebrauch der Tagwasser, sondern auch jenen der unterirdisch fliessenden Wasser durch die gebotene Rücksichtnahme auf den Zusammenhang und die Unentbehrlichkeit des Wassers einschränke, eine verschiedene Behandlung der ersteren und der letzteren Wasser auch innerlich nicht begründet wäre.

Abgesehen von dieser materiell-rechtlichen Seite der Angelegenheit, deren falsche Beurteilung durch die Behörde eine Gesetzesverletzung in sich schliesse, sei auch formell das Gesetz verletzt worden, indem mit der angefochtenen Entscheidung anerkannt wurde, dass die Lokalbahn zur Vornahme der Grabungsarbeiten keines Gesuches und keiner Bewilligung bedurfte, was gegen die Vorschriften der §§ 16, 70 und 78 Wasserrechtsges. verstosse und auch den Anordnungen des § 340 a. b. G.-B., sowie des Art. 37 Einführungsges. zur Zivilprozessordnung vom 1. August 1895, R.-G.-Bl. Nr. 112, widerstreite.

Die Befreiung der Lokalbahn von den in der Einleitung und Durchführung des wasserrechtlichen Verfahrens zum Schutze der Rechte Dritter gelegenen Beschränkungen sei im Widerspruche mit der über den Betriebsdirektor der Lokalbahn rechtskräftig wegen eigenmächtiger Brunnengrabung verhängten Strafe. Die Ausserachtlassung der Vorschriften des wasserrechtlichen, bezw. zivilprozessualen Verfahrens habe zu der ganz ungerechtfertigten Verurteilung der Gemeinde Nago-Torbole im Kostenpunkte geführt, da die Kosten bei ordnungsgemässer Ueberreichung eines Gesuches seitens der Bahn auf jeden Fall nach § 98 Wasserrechtsges. der Unternehmung zur Last zu legen gewesen wären.

Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes beruht auf folgenden Erwägungen: Aus dem von der Verwaltungsbehörde angenommenen und von der Beschwerde nicht bestrittenen Tatbestande ergibt sich, dass die Gemeinde Nago-Torbole im Besitze einer einzigen, im Dorfe selbst zutage tretenden und vom Grundwasser gespeisten Quelle sich befindet, welche zur Befriedigung des ganzen Wasserbedarfes der Ortschaft zur Verfügung steht; an einer 315 m entfernten und 6·46 m höher gelegenen Stelle hat die Lokalbahn Mori-Arco-Riva auf eigenem Grund und Boden Grabungen vorgenommen zum Zwecke, um das in ihrem Grundstücke vorhandene Grundwasser zu erschliessen und durch ein Pumpwerk zu heben.

Nach dem Sachbefunde ist es wahrscheinlich, dass zwischen dem von der Lokalbahn erschlossenen und dem in der Dorfquelle zutage tretenden Grundwasser ein Zusammenhang besteht, und ist es auch nicht ausgeschlossen, dass die nach erfolgter Brunnengrabung eingetretene Senkung des Wasserspiegels bei der Dorfquelle auf jene Grabung als ihre Ursache zurückzuführen ist.

Was nun zunächst die rechtlichen Beziehungen betrifft, die zwischen dem Eigentümer einer Quelle und dem unterirdisch vorhandenen Grundwasserstrom bestehen, so bestimmt § 4, lit. a), Tiroler Wasserrechtsges., im Einklange mit § 4, lit. a), Reichswasserges., dass dem Grundbesitzer nur jenes unterirdische Wasser zugehört, welches auf seinem Grundstücke enthalten ist und aus demselben zutage tritt; hieraus folgt, dass das Recht des Besitzers auf das unterirdische Wasser durch seinen Grundbesitz beschränkt ist und sich nicht weiter erstreckt, als die Grenzen seines Besitzes; es folgt aber noch weiter, dass der Eigentümer einer Quelle einen Anspruch auf wasserrechtlichen Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes hat. Im vorliegenden Falle stehen sich zwei Parteien gegenüber, deren eine — der Grundeigentümer — durch Bohrungen in seinem eigenen Grund und Boden das dort vorhandene und jeweilig eintretende Grundwasser erschliessen will, während die zweite — die Gemeinde — Eigentümerin einer schon vor Beginn der Grabungen vorhandenen, anscheinend aus dem nämlichen Grundwasserstrome gespeisten Quelle ist, und sich im ungestörten und ungeschmälerten Wasserbezuge wegen der möglichen schädlichen Rückwirkungen jener Grabungen bedroht erachtet.

Der erwähnte § 4 Wasserrechtsges. gibt nach seinem Wortlaute dem ersteren das nur durch die Grenzen seines Eigentums eingeschränkte Recht auf Aneignung und beliebige Verwendung des in sein Grundstück eingedrungenen Wassers, dessen er sich durch Grabungen, die ihm kraft seines Eigentumsrechtes nicht verwehrt werden können, bemächtigt; der nämliche § 4 versagt anderseits dem Besitzer einer schon bestehenden, durch besondere Vereinbarungen nicht gesicherten Quelle

den Schutz derselben ausserhalb der Grenzen seines Besitztumes.

Die Beschwerde vertritt dem gegenüber die Auffassung, dass das Grundwasser ein öffentliches Wasser (§ 3 Wasserrechtsges.) sei, und dass daher die Anlage eines daraus schöpfenden Brunnens nur mit behördlicher Bewilligung zulässig sei. Diese Schlussfolgerung wäre aber selbst dann falsch, wenn man die Ansicht, dass das Grundwasser ein öffentliches Wasser sei, als richtig voraussetzen wollte. Denn der § 4, c), Wasserrechtsges. gibt dem Grundbesitzer ein unbedingtes Recht, auf das in Brunnen, Teichen, Zisternen oder anderen auf Grund und Boden des Grundbesitzers befindlichen Behältern eingeschlossene Wasser; er bedarf also zur Schöpfung desselben keiner behördlichen Bewilligung, welche ihm allenfalls auch verweigert werden könnte. Deshalb findet auch § 19 Wasserrechtsges. hier keine Anwendung; dieser Paragraph umschreibt nur jenes von der politischen Behörde zu bestimmende Mass der Wasserbenützung, bis zu welchem sie äussersten Falles bei Ausstellung der Bewilligungsurkunde gehen darf, ohne Gemeinden und Ortschaften bei Feuersgefahr oder für Zwecke der Wirtschaft der Wassernot auszusetzen; er findet also naturgemäss und selbstverständlich nur dort Anwendung, wo überhaupt eine politische Bewilligung der Wasserbenützung Platz greift. Erst der Abfluss der natürlichen oder vom Grundbesitzer erschlossenen Quelle unterliegt der beschränkenden Bestimmung des § 10, Abs. 2, und des § 11 Wasserrechtsges.; ein solcher (oberirdischer) Abfluss kommt im vorliegenden Falle gar nicht in Frage, weil das nicht verbrauchte Wasser im Ziehbrunnen, bezw. im umgebenden Boden zurückbleibt.

Insofern aber die Beschwerdeführerin darauf hinweist, dass die Verwaltung der Lokalbahn es unterlassen habe, ihre Bauführung gegen die Einsprache allfälliger dritter Personen durch das gerichtliche Aufgebotsverfahren nach Massgabe der §§ 340—342 a. b. G.-B., bezw. auf die im Art. 37 Einführungsges. zur Zivilprozessordnung vom 1. August 1895, R.-G.-Bl. Nr. 112, vorgezeichnete Art zu schützen, übersieht sie, dass die Verwaltungsbehörde lediglich berufen war, vom Standpunkte des Wasserrechtsgesetzes aus die von der Gemeinde Nago-Torbole in ihrer Anzeige vom 9. August 1898 angeregte Frage zu prüfen, ob die Lokalbahn zur Oeffnung des Brunnenschachtes einer Bewilligung der Behörde bedurfte oder nicht, dass aber die privatrechtliche Seite der Angelegenheit ausserhalb des Rahmens der eigenen Zuständigkeit fiel.

Der Hinweis auf das gegen den Betriebsleiter der Bahn rechtskräftig gefällte Straferkenntnis wegen der eigenmächtigen Grabung ist ebenfalls nicht geeignet, die Beschwerde zu stützen, da diese Seite der Angelegenheit von der wasserrechtlichen vollständig unabhängig ist und für beide der Instanzenzug verschieden geregelt ist.

Der letzte geltend gemachte Beschwerdepunkt, welcher die Auferlegung der Kosten zu Lasten der Gemeinde betrifft, konnte vom Verwaltungsgerichtshofe schon deshalb nicht berücksichtigt werden, weil derselbe nicht Gegenstand der angefochtenen Ministerial-Entscheidung gewesen ist.

[Cf. Budwińskis Sammlung, XXV. Jahrgang 1901, administrativ-rechtlicher Teil Nr. 211.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Teilstrecke „vom Kasino Zögernitz bis zur Wollergasse" der Linie Konz. Nr. 71: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Dezember die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten Teilstreke „vom Kasino Zögernitz bis zur Wollergasse" der Linie Nr. 71 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, für die städtischen Strassenbahnen in Wien in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen und ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen.
[E.-M.-Z. 54.418.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau nebst einer Zweiglinie nach Poisdorf. (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau nebst einer Zweiglinie nach Poisdorf im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission in der Zeit vom 21. bis einschliesslich 23. Dezember anberaumt.
[E.-M.-Z. 54.432.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Podgórze-Lubień. (Generelles Projekt für eine über Wieliczka und Dobczyce führende Variante in der Strecke Podgórze—Myślenice: Anberaumung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Fürsten Kasimir Lubomirski in Lemberg vorgelegten generellen Projektes für eine über Wieliczka und Dobczyce führende Variante in der Strecke Podgórze—Myślenice der schmalspurig auszuführenden Lokalbahn Podgórze-Lubień im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission für den 10. und 11. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 54.544.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen:

9. Dezember. In den Strecken Villach—Pontafel und Tarvis—Laibach wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

9. Dezember. Wegen Dammbruches wurde gestern auf der Friauler Eisenbahn Monfalcone-Cervignano der gesamte Transitverkehr auf ca. 10 Tage eingestellt. In den Teilstrecken Monfalcone—Pieris-Turriaco und Villa Vicentina—Cervignano wird der gesamte Lokalverkehr aufrecht erhalten.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Einführung neuer Bestimmungen, betreffend den Güterverkehr in Hamburg und Altona.) Durch Einführung der neuen besonderen Bestimmungen, betreffend den Güterverkehr in Hamburg und Altona am 1. Jänner 1904 werden die bisherigen Bestimmungen vom Jahre 1895, sowie der Nachtrag 1 vom 1. Juli 1900 aufgehoben. Hierdurch treten in der Behandlung der auf dem Empfangsbahnhofe eingehenden, für

Hamburg bestimmten Wagenladungen bedeutende Aenderungen ein. Die sogenannten „Dispositionsgüter“ fallen fort, und es werden künftig gemäss der Frachtbriefvorschrift nur noch Zollstadtgüter und Freihafengüter unterschieden. Ferner werden im Anhange ausser dem Auszuge aus dem Hamburger Eisenbahnkairegulative und aus der Betriebs- und Gebührenordnung für die Kaianlagen noch Bestimmungen über verschiedene für Hamburg bestehende Einrichtungen, wenngleich sie keine tarifarische Bedeutung haben, zum Ausdrucke gebracht. Die neuen besonderen Bestimmungen können zum Preise von 20 Pfg. für das Stück bei den Güterabfertigungsstellen in Altona, Hamburg B. und H. angefordert werden.

Preussen und Hessen. (Kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direktion Mainz: Aenderung der Bezeichnung der Station Babenhausen in „Babenhausen [Hessen“].) Die Station Babenhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Mainz erhält die nähere Bezeichnung: „Babenhausen (Hessen)“.

Belgien. (Einrichtung einer Ladestelle unter der Bezeichnung „Anvers [Kiel]“.) Bei der Station Anvers (Sud) der Belgischen Staatsbahnen ist am 1. Oktober eine Ladestelle unter der Bezeichnung „Anvers (Kiel)“ eingerichtet worden, die sowohl für den Ortsverkehr — Anvers (Kiel) lokal — als auch für die überseeische Ein- und Ausfuhr — Anvers (Kiel) transit — dient.

Schweiz. (Umrechnung der deutschen Mark in Frankenwährung auf den schweizerischen Eisenbahnen.) Das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung ist ab 12. November 1903 wie folgt festgesetzt worden: Für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen, für Petershausen, für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen, sowie für den gesamten badisch-schweizerischen Güterverkehr: 1 Franken = 81·1 Pfg., 1 Mk. = 1·233 Franken. Für allen übrigen Verkehr der grossherzogl. Badischen Bahnen: 1 Franken = 81·2 Pfg., 1 Mk. = 1·2315 Franken.

Bayern. (Gesetzentwurf, betreffend Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Strecken der Bayerischen Staatseisenbahnen.) Nach dem von der Staatsregierung dem versammelten Landtage vorgelegten Gesetzentwurfe werden die Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten sich erstrecken:

1. auf Beseitigung schienengleicher Wegübergänge;
2. auf Erweiterung, Umbau und Zentralisierung von Stationen;
3. auf Erweiterungen und Neueinrichtungen von Beleuchtungsanlagen;
4. auf Erweiterungsbauten zu maschinentechnischen Zwecken und
5. auf die weitere Fortsetzung des Umbaues des bestehenden Zentralbahnhofes Nürnberg.

Württemberg. (Einrichtungen für Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen.) Die Württembergischen Staatseisenbahnen haben zur Beförderung Verwundeter bei Eisenbahnunfällen 12 Einrichtungen für Gepäcks- oder bedeckte Güterwagen, bestehend aus je 4 nicht bedeckten Krankentragbahren mit Matratze und Wollteppich und je 4 Paar eisernen Gestellen zum Auflegen der Tragbahren angeschafft. Sodann ist angeordnet worden, dass zum Zwecke der ersten Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen auf freier Strecke sämtliche Gepäckswagen der Züge mit kleinen Verbandkästen ausgestattet werden.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Baden. (Jahresabschluss für die Staatseisenbahnen und die Bodenseeschiffahrt.) Der Jahresbericht über die Badischen Staatseisenbahnen für 1902 und über die Verwaltung der Bodensee-Dampfschiffahrt im gleichen Zeitraume gibt die Länge der am Jahresschlusse unter badischer Verwaltung stehenden Linien auf 1667 km — die gleiche Länge wie im Vorjahre — an. Davon waren doppelgeleisig 665 (657) km. Das verwendete Anlagekapital betrug Mk. 607,589.558 (585,293.408) oder auf 1 km Eigentumslänge Mk. 371.689 (358.050). Die Zahl der Stationen, Abfertigungs- und Haltestellen betrug 436 (436). An Betriebsmitteln waren vorhanden 756 (720) Lokomotiven, 1795 (1745) Personenwagen und 12.435 (12.174) Güterwagen einschliesslich der Gepäckswagen, 769 (759) Bahndienstwagen, Kranen- und Kesselwagen und ein Motorwagen. Die Zahl der beförderten Personen betrug 37,114.067 (35,991.586). An Personenkilometern wurden 755,849.025 (725,377.650) zurückgelegt, es betrug also die von einer Person durchschnittlich durchfahrene Strecke 20·37 (20·15) km. Die Einnahme aus dem Personenverkehre stellte sich auf Mk. 22,569.786 (21,931.028). Die Zahl der auf Kilometerhefte bewerkstelligten Fahrten betrug 5,924.082 gegenüber 4,926.815 im Vorjahre; die dadurch erzielte Einnahme hob sich von Mk. 5,526.782 auf Mk. 6,528.213. Bei den Fahrten auf Kilometerhefte brachte ein Personenkilometer 2·69 (2·72) Pfg. ein, während sich im Gesamtverkehre die Einnahme für 1 Personenkilometer auf 2·99 (3·02) Pfg. stellte. Im Güterverkehre wurden — ausschliesslich Post-, Militär- und Dienstgut — befördert 13,083.599 (13,712.063) t; die Einnahmen aus dem Gepäcks-, Traglasten-, Expressgut-, Milch-, Fahrzeuge- und Viehverkehre stellten sich auf Mk. 3,321.342 (3,186.181), diejenigen aus dem Güterverkehre auf Mk. 41,641.877 (40,100.906. Die Gesamteinnahmen betrugen Mk. 75,680.664 (74,215.526), wogegen sich die Betriebsausgaben auf Mk. 61,453·795 (59,945.262) stellten. Letztere betrugen also 81·20 (80·77) Prozent der Roheinnahme. Es ergab sich hiernach ein Einnahmeüberschuss von Mk. 14,226.869 (14,270.264), durch den das verwendete Anlagekapital im Jahresdurchschnitte mit 2·39 (2·55) Prozent verzinst wird. Die durchschnittliche Einnahme für ein durchlaufenes Kilometer betrug für eine Person 2·99 (3·02) Pfg. und für eine Tonne Gut 4·03 (4·05) Pfg. Die Gesamtzahl der durch Unfälle beim Betriebe getöteten Personen betrug 26 (35), die der Verletzten 95 (83). Von den 121 (118) Verunglückungen entfielen auf je eine Million durchfahrene Personenzugskilometer 5·35 (5·30), auf je eine Million Wagenachskilometer 0·17 (0·17) und auf je 10.000 Züge aller Art 1·96 (1·97).

Italien. (Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den Vollbahnstrecken Mailand—Lecco und Usmate—Bergamo.) Die Gesellschaft für den Betrieb des Adriatischen Netzes hat der Regierung das vollständige Projekt für die Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Vollbahnstrecke Mailand—Lecco (53 km) und der davon abzweigenden Linie Usmate—Bergamo (26 km) vorgelegt; dabei ist das bereits seit 1½ Jahren auf den anschliessenden Linien Lecco — Colico — Sondrio (76 km) und Colico—Chiavenna (26 km) angewandte System mittels Oberleitung mit Drehstrom von 3000 Volt Hochspannung angenommen. Dadurch würde ein kleiner, von Mailand ausgehender, elektrisch betriebener Kreis von Hauptlinien des Adriatischen Netzes mit einer Gesamtlänge von 181 km geschaffen, welcher zwischen der lombardischen Hauptstadt, den besuchten Ostufern des Comersees, sowie dem Veltlin und Chiavenna einerseits und Mailand und der industriereichen Gegend Bergamos anderseits eine rasche und bequeme Verbindung vermittelt und den Bau einer weiteren direkten Linie von Bergamo nach Mailand auf lange Zeit überflüssig erscheinen lässt. Die zum Betriebe nötige Kraft wird von der grossen, erweiterungsfähigen, hydraulischen Anlage an der Adda bei Morbegno im Veltlin abgegeben werden, welche bereits den für die elektrisch geführten Linien Lecco—Sondrio—Chiavenna nötigen Strom liefert. Diese Anlage kann 6000 PS, im Bedarfsfalle auch 9000 PS entwickeln. Als Kosten der Herrichtung der bestehenden Linien Mailand—Lecco und Usmate—Bergamo für den elektrischen Betrieb sind beiläufig Lire 5,000.000, d. h. Lire 50.000 für das Kilometer, veranschlagt, die Aufstellung der nötigen Sicherheitsvorrichtungen für den Zugsdienst inbegriffen; weitere Lire 2,000.000 sind vorgesehen für die Anschaffung des geeigneten Rollmateriales, wobei auf die Selbstfahrwagen verzichtet wurde, da nur elektrische Lokomotiven eingestellt werden sollen.

— (Selbstfahrer mit Dampfbetrieb auf sizilianischen Bahnen.) Zur Hebung des Personenverkehres auf Linien mit wenigen und ungenügend besetzten Zügen und zur Bedienung des Lokalverkehres zwischen den Städten Palermo, Messina und Catania, sowie deren Vororten haben die sizilianischen Bahnen vorgeschlagen, Selbstfahrer in Betrieb zu stellen, welche die Führung zahlreicher leichter und raschfahrender Züge ermöglichen sollten. Für diesen Dienst sind in Aussicht genommen Selbstfahrer mit Dampfbetrieb, System Purrey, wie solche bereits von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, von der Orléansbahn und von der Pariser Omnibus-Gesellschaft erprobt worden sind. Die Wagen haben ein Gewicht von 24 t, bieten Platz für 35 bis 39 Personen und können auf ebenen oder wenig steigenden Strecken noch einen Anhängewagen von 16 t Eigengewicht mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km in der Stunde mitnehmen. Die Anschaffungskosten für einen solchen Selbstfahrer belaufen sich auf etwas über Lire 30.000.

Verschiedene Mitteilungen.

Abgabefreie Verwendung von Branntwein zum Betriebe von Motoren. Einem im Reichsgesetzblatte vom 28. November 1903 unter Nr. 238 veröffentlichten Erlasse des k. k. Finanzministeriums zufolge ist vom 1. Dezember 1903 an die

abgabefreie Verwendung von Branntwein zum Betriebe von Motoren gestattet. Der Erlass enthält im wesentlichen folgende Bestimmungen: Der zum Betriebe von Motoren bestimmte Branntwein muss vorher mit einem, bis zur Schaffung einer staatlichen Mischstelle provisorisch von der k. k. landwirtschaftlich-chemischen Versuchsstation in Wien zu beziehenden Denaturierungsmittel für Motorenspiritus und ausserdem mit den von der Partei selbst beizustellenden weiteren Denaturierungsmitteln Benzol oder Benzin denaturiert werden. Der für diese Denaturierung bestimmte Branntwein muss einen Alkoholgehalt von mindestens 80 Volumprozenten besitzen und sind für jeden Hektoliter reinen Alkohols ein halber Liter des oberwähnten Denaturierungsmittels für Motorenspiritus und mindestens fünf Liter Benzol oder Benzin beizumischen. Die Abgabe des Denaturierungsmittels zum Motorenbetriebe erfolgt zum Selbstkostenpreise, die Versendung desselben über schriftliche Bestellung des Denaturateurs gegen Berichtigung der damit verbundenen Kosten. — Die vom Denaturateur beizustellenden Transportgefässe müssen die den vorgeschriebenen Bestimmungen *) entsprechende Beschaffenheit besitzen. Zur Vollziehung der für die Verwendung abgabebehafteten Branntweins zum Motorenbetriebe vorgeschriebenen Denaturierung ist die Bewilligung der Finanzbehörde erforderlich. Dieselbe wird nur solchen Personen erteilt, welche voraussichtlich pro Jahr mindestens 20 hl Branntwein zur Denaturierung anmelden werden. Jede beabsichtigte Denaturierung ist mindestens 48 Stunden vorher dem in der Bewilligung bezeichneten Finanzorgane schriftlich anzumelden und muss eine Denaturierungsanmeldung auf mindestens 5 hl Alkohol lauten. Die Finanzbehörde kann über Ansuchen diese Frist eventuell abkürzen. Die Denaturierung findet in Gegenwart der hierzu bestellten Finanzorgane statt, welche sich zu überzeugen haben, dass das von der landwirtschaftlich-chemischen Versuchsstation, bezw. späterhin von der staatlichen Mischstelle bezogene besondere Denaturierungsmittel in der vorgeschriebenen Verpackung und unter unverletztem amtlichen Verschlusse in einer Menge vorhanden ist, welche zur Denaturierung der zu denaturierenden Alkoholmenge ausreicht. Die als Denaturierungsmittel vorgewiesene Flüssigkeit wird nur dann zur Denaturierung zugelassen, wenn sie sich in vorschriftsmässig verschlossenen Gefässen befindet. Das neben dem Denaturierungsmittel für Motorenspiritus beizumischende, von der Partei selbst beizustellende weitere Denaturierungsmittel Benzol oder Benzin muss in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Die Finanzbehörden sind ermächtigt, den Denaturateuren über deren Ansuchen die Bewilligung zum steuerfreien Bezuge des zur Beimischung in den zum Motorenbetriebe bestimmten Branntwein nötigen Benzins in ungefärbtem Zustande zu erteilen. In dem diesbezüglichen Ansuchen ist der Standort der Mineralölraffinerie, aus welcher das Benzin bezogen werden soll und der beiläufige jährliche Bedarf anzugeben; gegen vorherige rechtzeitige Anzeige bei der Finanzbehörde kann die Bezugsquelle jederzeit geändert werden. Die Verwendung des derart steuerfrei bezogenen Benzins unterliegt der Kontrolle der Ueberwachungsorgane der Denaturierungsstätte. Ueber den Bezug und die Verwendung des Benzins ist seitens der Partei eine Aufschreibung zu führen. — Die Denaturateure dürfen den der Denaturierung unterzogenen Branntwein nur an Personen, welche im Besitze von mit Spiritus zu speisenden Motoren sind, gegen einen von diesen bei jeder Bestellung auszustellenden Bestellschein abzusetzen. Der letztere muss Namen, Wohnort und Beschäftigung des Bestellers, die Bezeichnung des Motores, zu dessen Speisung der bezogene denaturierte Branntwein dient, sowie die beanspruchte Menge enthalten und datiert sein. Jeder Absatz von zum Motorenbetriebe bestimmten denaturiertem Branntwein ist noch vor der Wegbringung seitens des Denaturateurs unter Angabe der Menge und der genauen Adresse des Empfängers, sowie des Zeitpunktes der Wegbringung dem zuständigen Ueberwachungsorgane schriftlich anzuzeigen. Die Denaturateure haben über den Empfang und Absatz an denaturiertem Branntwein auf einer eigens für diesen Zweck aufgelegten, von der Finanzbehörde gegen Ersatz der Gestehungskosten zu beziehenden Drucksorte Aufschreibung zu führen, welche am 1. September jeden Jahres abzuschliessen und samt allen Belegen der Finanzbehörde vorzulegen ist. In diese Aufschreibung ist jedesmal sofort nach erfolgter Denaturierung die Menge des denaturierten Branntweins als Empfang und jede Wegbringung unter Angabe der wegzubringenden Menge als Ausgabe einzutragen. Mindestens einmal im Jahre ist der Vorrat an denaturiertem Branntwein zum Motorenbetriebe gefällsamtlich zu erheben und der Sollbestand durch Abschluss der Aufschreibung festzustellen. Die Schlussbestimmung des Erlasses enthält das Verbot, die Denaturierungsmittel aus dem denaturierten, zum Motorenbetriebe bestimmten Branntwein ganz oder teilweise auszuscheiden, dem letzteren andere Stoffe — ausgenommen Benzol oder Benzin — beizufügen, den dieser besonderen Denaturierung unterzogenen Branntwein an andere als an die hierzu berechtigten Personen abzusetzen oder denselben zu anderen Zwecken als zur Speisung von Motoren zu verwenden.

*) Regulativ für den zur abgabefreien Verwendung bestimmten Branntwein. — (Finanz-Ministerial-Erlass vom 21. Juli 1889, Z. 40.378, R.-G.Bl. Nr. 130.)

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 15·055 km lange Strecke Rohrbach—Homburg der Pfälzischen Eisenbahnen, welche voraussichtlich am 1. Jänner 1904 in Betrieb genommen werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Dezember d. J. dem Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Otto Müller das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat November 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten November 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten November 1903
		vom ersten bis letzten November		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	62.363	40.407	30.156	72.614
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren	—	—	—	—
Eisen	—	—	—	—
Felle	—	—	—	—
Fette	4.056	128	138	4.046
Kaffee	8.092	1.441	1.658	7.875
Mehl	3.975	5.555	547	8.983
Wein	6.203	1.645	693	7.155
Zucker	7.682	12.384	10.897	9.169
Diverse	32.355	19.254	16.223	35.386
Assekuranzwert . . K	6,037.752	3,832.054	3,041.716	6,828.090

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 282.500 kg. Assekuranzwert von K 275.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Nov. 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Nov. 1903
		vom ersten bis letzten November		
Lagerscheine:				
Stück	6	—	3	3
Versicherungswert . K	20.530	—	15.900	4.630
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat November 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten November 1903	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten November 1903
		vom ersten bis letzten November		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	85.704	15.144	20.326	80.522
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	11.365	213	1.381	10.197
Hafer	45.291	10.820	7.879	48.232
Korn	15.260	1.039	3.828	12.471
Mais	1.841	522	1.911	452
Rübsen	4.269	172	3.314	1.127
Gerste	1.000	—	—	1.000
Diverse	6.678	2.378	2.013	7.043
Assekuranzwert . . K	1,243.940	187.630	290.260	1,141.310

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten November 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten November 1903
		vom ersten bis letzten November		
Lagerscheine:				
Stück	9	20	1	28
Versicherungswert . . K	97.000	331.500	22.100	406 400
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 141 880 kg, Assekuranzwert von K 19.115

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	November 1903				November 1902			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt	283.308	196.796	165.417	314.687	215.364	202.618	178.152	239 830
Darunter:								
Weizen	34.739	33.565	28.400	39.904	28.928	60.310	42.900	46.338
Roggen	56.615	35.170	37.970	53 815	18.544	36.652	32.904	22.292
Gerste	20.751	7.672	7.932	20.491	20.584	12.588	11.506	21.666
Hafer	112.805	58.262	39.463	131.604	48.025	60.861	45.791	63.095
Mais	7.313	27.671	26.348	8.636	29.782	9.106	20.888	18.000
Hirse	1.099	1.119	715	1.503	2.599	429	422	2.606
Bohnen	1.126	2.472	2 217	1.381	5.277	6.834	8.610	3.501
Erbsen	4.428	157	176	4.409	225	303	111	417
Malz	595	239	235	599	600	200	200	600
Reps	7.198	455	817	6.836	27.253	208	2.162	25.299
Hanfsamen	279	1.204	629	854	236	602	117	721
Wicken	5.710	794	709	5.795	3.650	2.158	593	5.215
Mehl	5.116	21.269	13.221	13.164	1.208	930	799	1.339
Kleie	2.031	805	232	2.604	236	200	278	158
	259.805	190.854	159.064	291.595	187 147	191.381	167.281	211.247
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Zucker	24	—	24	—	—	—	—	—
Wein	2.972	258	498	2.732	1.961	1.270	218	3.013
Oele und Fette	1.151	473	201	1.423	670	239	177	732
Sonstige Waren	19.356	5.211	5.630	18.937*	25.586	9.728	10.476	24.838†
Mittlere Tagesbewegung	14.488 Meterzentner				16.555 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	4,808.150	2,084.340	1,441.900	5,450.590	3,730.930	1,961.330	1,387.800	4,304.460

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	17	13	7	23	21	11	3	29
Versicherungswert . . . K	282.600·—	303.600·—	183.500·—	402.700 —	268.850·—	125.800·—	14.700·—	379.950·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	1.600·—	—	—	1.600·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	1.600·—	—	—	1.600·—

*) Darunter 7872 Meterzentner Linsen.

†) Darunter 8563 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu den Kartierungssätzen nach und von Iglau.

Am 1. Jänner 1904 tritt ein Nachtrag II zu den Kartierungssätzen nach und von Iglau für den direkten Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Aufnahme der Stationen Marchtrenk, Pořic und Wels L.B., und sind Exemplare desselben bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Dezember 1903. [1203]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu den Kartierungssätzen nach und von Eger.

Am 1. Jänner 1904 tritt ein Nachtrag II zu den Kartierungssätzen nach und von Eger für den direkten Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn anderseits in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Aufnahme der Stationen Lindenhau, Pořic und Wels L.B. und sind Exemplare desselben bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Dezember 1903. [1204]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Nachtrag V zum Ausnahmetarife für die Beförderung mineralischer Kohlen und Koks von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Swoleňowes-Smečna) nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (auch für die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München) und nach Stationen der Lokalbahn Asch-Rossbach (gültig vom 1. November 1900).

Mit 1. Jänner 1904 gelangt zum Tarife für obgenannten Kohlenverkehr der Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung von Stationsnamen.
II. Ergänzung der Tarifbestimmungen.
III. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandsstationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.
IV. Aufnahme der Station Seidowitz der k. k. österr. Staatsbahnen.
V. Abänderung des Frachtsatzes Dallwitz—Probstzella.
VI. Neuauflage des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.
VII. Ergänzung, bezw. Abänderung des Kilometerzeigers.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Jänner 1904 in Kraft.

Wien, am 9. Dezember 1903. [1205]

K. k. österr. Staatsbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

Reexpeditionsbegünstigung für Raffinadezucker in Kolin.

Für in Peček in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangte, im Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin eingelagerte und nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Wien-Lagerhaus der Stadt Wien, Wien-Freilager am Schüttel, sowie nach den am linken und rechten Donauufer gelegenen Budapester Bahnhöfen und Ó-Buda filatorigát reexpedierte Sendungen Zucker der Pos. Z—8 a der allgemeinen Güterklassifikation im Tarife, Teil I, wird für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt. Die Reexpedition hat längstens innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung stattzufinden.

Für jede der reexpedierten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Heller pro 100 kg berechnet.

Im übrigen sind bezüglich der Reexpedition, Berechnung und Ausgleichung des Frachtunterschiedes die im Tarife, Teil I, Anhang I, enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpeditiert werden, massgebend.

Wien, am 4. Dezember 1903. [1206]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Arbeiterkarten.

Mit 1. Jänner 1904 gelangen zwischen Toblach einerseits und Bregenz, Buchs und St. Margrethen anderseits Arbeiterkarten zu ermässigten Preisen zur Einführung.

Wien, am 1. Dezember 1903. [1207]

K. k. österr. Staatsbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

Friedländer Bezirksbahnen.

Gütertarif für den Gemeinschaftsverkehr zwischen der Lokalbahn Friedland-Hermsdorf einerseits und der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf anderseits.

Einführung eines temporären Anhanges zu dem Tarife, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf gelangt zu obengenanntem Tarife ein temporärer Anhang zur Einführung, in welchem die mit Gültigkeit für das Jahr 1904 kundgemachten ermässigten Frachtsätze für einzelne Relationen und für bestimmte Artikel zusammengefasst sind.

Exemplare dieses Anhanges sind bei der Betriebsdirektion in Friedland i. B. zum Preise von 5 Heller pro Stück erhältlich.

Friedland i. B., am 8. Dezember 1903. [1208]

Friedländer Bezirksbahnen.

Lokalbahnen Raspenau-Weisbach, Friedland-Hermsdorf und Friedland-Heinersdorf.

Einführung von temporären Anhängen zu den Tarifen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf gelangen zu den Tarifen, Teil II, der genannten Lokalbahnen temporäre Anhänge zur Einführung, in welchen die mit Gültigkeit für das Jahr 1904 kundgemachten ermässigten Frachtsätze für einzelne Relationen und für bestimmte Artikel zusammengefasst sind.

Exemplare dieser Anhänge sind bei der Betriebsdirektion in Friedland i. B. zum Preise von 5 Heller pro Stück erhältlich.

Friedland i. B., am 8. Dezember 1903. [1209]

Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900.

Aenderung der Tarifbestimmungen.

Die im Ausnahmetarife für den Petroleumverkehr, gültig vom 1. Juni 1900, bezw. im Nachtrage I vom 1. Februar 1902 unter Punkt 6 „Anwendung der Frachtsätze im Verkehre von den Stationen Dzieditz, Mähr.-Ostrau, Oderberg und Trzebinia“ auf den Seiten 7 und 8, bezw. 5 enthaltenen Bestimmungen treten mit 31. Dezember 1903 ausser Wirksamkeit.

Demgemäss ist im bezeichneten Ausnahmetarife, bezw. Nachtrage Punkt 6 samt Bestimmungen zu streichen, ferner der darauffolgende Punkt 7 (Auf- und Abladen) als Punkt 6, Punkt 8 (Zuschläge zu den Lieferfristen) als Punkt 7 und Punkt 9 (Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen) als Punkt 8 zu bezeichnen.

Ab 1. Jänner 1904 haben sonach die Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen Dzieditz, Mähr.-Ostrau, Oderberg und Trzebinia bei Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen im Kartierungswege Anwendung zu finden.

Wien, am 9. Dezember 1903. [1210]

K. k. österr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Teil II, Heft 3.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1901 gültigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.
II. Aufnahme neuer Frachtsätze.

Exemplare dieses Nachtrages werden durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 80 Heller pro Stück zu beziehen sein.

Wien, am 8. Dezember 1903. [1211]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 8.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt ein neuer Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 8, zur Einführung, enthaltend Frachtsätze für die frachtgutmässige Beförderung von Hornvieh, Borstenvieh, Schafen, Ziegen und sonstigem Kleinvieh ab Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen am rechten Donauufer und der in ihrem Betriebe stehenden, am rechten Donauufer gelegenen Lokalbahnen, ferner ab Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Steiermark), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) und der in ihrem Betriebe stehenden Barcs-Pakráczer Eisenbahn, der Mohács-Pécser Eisenbahn, sowie der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin nach Wien-St. Marx, Wien St.E.G., Wien-Matzleinsdorf und Hütteldorf-Hacking transit.

Gleichzeitig wird das gleichnamige, vom 1. November 1897 gültige Tarifheft samt den Nachträgen I und II auser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes werden durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von K 2·— pro Stück zu beziehen sein.

Wien, am 7. Dezember 1903. [1212]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Einführung des neuen Tarifes, Teil I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt der neue Tarif, Teil I, Abt. B, enthaltend die tarifarischen Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern im Bereiche der in der Abteilung A dieses Tarifes genannten österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, durch welchen der bisherige, ab 1. Jänner 1902 gültige gleichnamige Tarif samt allen Nachträgen ersetzt wird, zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen oder Erschwernisse eintreten, bleiben die bisherigen Sätze, bezw. Bestimmungen noch bis Ende Februar 1904 in Gültigkeit.

Exemplare des neuen Tarifes können ab 17. Dezember 1903 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 3. Dezember 1903. [1213]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr zu den Weihnachtsfeiertagen und zu Neujahr.

Anlässlich des zu gewärtigenden stärkeren Personenverkehres in der Weihnachts- und Neujahrsperiode werden in der Zeit vom 23. Dezember 1903 bis 7. Jänner 1904 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge verkehren.

Wien, am 10. Dezember 1903. [1214]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3220	Südbahn-Gesellschaft		Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Trifail	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen ab Triest zur See nach über Aden oder Gibraltar hinaus gelegenen Hafenplätzen zum Exporte gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Anhang hierzu	60 Heller	50 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege, bezw. im Rückvergütungswege unter Einhaltung der im Abschnitte J, bezw. K des Heftes 1 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifes enthaltenen „Speziellen Bestimmungen", betreffend die Erbringung des Destinationsnachweises	Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogenen Tarifbestimmungen vorgeschriebenen Dokumente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
3221	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte, roh vorgerichtete Stöcke	a) Sziszek b) Zágráb	Passau transit via Leoben	Aufgabe von mindestens 10.000 Kilogramm genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen m. direkten nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 180 Heller inkl. ungar. Steuer b) 173 „ „ „ „	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Kartierung		
				a) Sziszek b) Zágráb c) Gradec	den im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Stationen der Französischen Ostbahnen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen		Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Teil IV, Heft 2	Verschieden	Verschieden	a) 4·40 b) 2·50 c) 2·50 } Francs pro Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Die Nachlässe auf die direkten Frachtsätze nach Bregenz transit und Buchs transit gelten nur für nachweislich nach belgischen oder südfranzösischen Stationen expedierte, bezw. für nach belgischen oder südfranzösischen Stationen adressierte Sendungen. **) Die Nachlässe auf die direkten Sätze nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedierte, bezw. für nach belgischen Stationen adressierte Sendungen
					Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien**)			Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			a) 35 Pfennig b) 20 „ c) 20 „			
					Bregenz transit und Buchs transit mit der Bestimmung nach Belgien oder nach Südfrankreich*)						a) 44 Centimes b) 25 „ c) 25 „			
				Sziszek und Zágráb	den in den nebenbezeichneten Verbandstarifen enthaltenen Stationen			Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Teil IV, Tarifheft Nr. 2			0·15 Mark			
								Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			15 Centimes			
								Oesterr.-Ungar.-Bayer. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			0·20 Mark			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
3222	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Eichen-, Rusten- und Eschenklötze, sowie andere Rundhölzer, ausnahmlich jener Holzgattungen, welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirtschaft sind	Barcs (s. die speziellen Bedingungen bezüglich der Provenienz) Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach Bayern, Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg provenieren	Passau	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittels der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein. Bei den von Belišce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden je nach der Länge der Klötze	136 Heller inkl. ungarischer Steuer	Verschieden je nach der Länge der Klötze	Im Kartierungswege		
			Holz der Pos. H—18, lit. a, b, c, und H—19, lit. a (s. auch die nachstehende Begünstigung für Klötze nach Passau)		Passau *)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür.			Verschieden	a) 155 Heller b) 160 Heller inkl. ungar. Steuer und inkl. Aufladegebühr *)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. Bahnfrachtbriefe nach Barcs, bezw. Nachweisung der Zufahrt per Achse aus Slavonien über die Draubrücke, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Der unter a) angeführte Frachtsatz wird nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, jener unter b) für von westlich Draueck für mittels Barcs-Pakráczer Bahn, bezw. ab Belišce und Miholjac auch über Baranya-Szt. Lörincz und für aus Slavonien per Achse über die Donaubrücke nach Barcs gelangte Sendungen gewährt

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3223	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte, roh vorgerichtete Stöcke	Barcs (siehe die speziellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind Sendungen, die in Baranya-Szt. Lörincz auf die St. Lörincz-Szlatina-Našicer Lokalbahn übergehen, überdies solche Sendungen nach Bayern, Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg provenieren	folgenden bayer. Stationen: *) Augsburg, Günzach, München C.B., München-Laim, München-Mittersendling, München O.B., München S.B., Neuulm und Penzberg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittels der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein, bei den von Belišce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig. *) Nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen werden die nebenstehend unter a) angeführten Nachlässe nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, jene unter b) für von westlich Draueck, für aus Slavonien per Achse über die Draubrücke und für mittels Barcs-Pakráczer Bahn, bezw. ab Belišce und Miholjac auch über Baranya-Szt. Lörincz nach Barcs gelangte Sendungen gewährt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Teil IV, Heft 2	Verschieden	Verschieden	Mark a) 0·64 b) 0·39	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. Bahnfrachtbriefe nach Barcs oder Nachweisung der Zufuhr per Achse aus Slavonien über die Draubrücke, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miesbach und Rosenheim						a) 0·64 b) 0·26			
					Donauwörth und Nördlingen						a) 0·64 b) 0·52			
					Freilassing, Teisendorf und Traunstein						a) 0·38 b) 0·30			
					Freising						a) 0·58 b) 0·58			
					Kempten						a) 0·60 b) 0·38			
					Kulmbach und Probstzella						a) 0·58 b) 0·48			
					Landshut						a) 0·51 b) 0·51			
					Lichtenfels und Meiningen						a) 0·61 b) 0·52			
					Marktl						a) 0·45 b) 0·35			
					den im Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarife, Teil IV, Tarifheft Nr. 2, enthaltenen Stationen			Südd.-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Teil IV, Tarifheft 2			0·45 Mark pro 100 kg			
					den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarife, Teil IV, Heft 2, enthaltenen Stationen			Oesterr.-Ungarisch-Schweizer. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			45 Centimes pro 100 kg			
					Stationen der Französischen Ostbahn, ferner nach Bregenz trs. und Buchs trs. mit der Bestimmung nach Südfrankreich			Oesterr.-Ungar.-Französ. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2, bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweiz. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			5·50 Francs pro Tonne = 1000 kg, bezw. 55 Centimes pro 100 kg			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Centimes					
3224	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Steinbrück	Bregenz transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. XVI) vom 1. Jänner 1900	348	253	95	Im Kartierungswege		
					Buchs (Rheintal) transit				348	249	99			
					St. Margrethen transit				351	353	98			
3225	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Eilgüter, gewöhnliche, b) Frachtgüter der Tarifklasse I c) „ „ „ II	Marchtrenk	Fulnek	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 1511 Heller ad b) 586 „ ad c) 496 „		Im Kartierungswege		
										Heller				
3226	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kuttenberg (Stadt)	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 5, gültig vom 1. September 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	207		Im Kartierungswege		
					Chrzanów					218				
					Krakau					234				
					Oświęcim					211				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3227	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	A) Eisenbahn-Lokomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend B) " " " verladen	Vide nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) Mengen unter 5.000 kg, b) mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. c) " 10.000 kg } Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. November 1903	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Vide nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach: Brody (Bhf.) transit a	b	c	Nadbrzezie-Landungsplatz transit a	b	c	Nowosielitza (Bhf.) transit a	b	c	Podwołoczyska (Bhf.) transit a	b	c
	in Mengen											
	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000
	Kilogramm			Kilogramm			Kilogramm			Kilogramm		
	in Pfennig für 100 Kilogramm											
München-Schwabing . . . . ad A)	355	350	346	307	302	298	410	405	401	382	377	373
" " . . . . ad B)	341	293	248	313	261	220	392	338	285	368	315	265
München-Südbhf. und Zentralbhf. . . . ad A)	353	349	345	305	301	297	408	404	400	380	376	372
" " " " . . . ad B)	339	292	247	311	260	219	390	337	284	366	314	264

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
3228	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Raffiniertes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleum-Rückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks, ferner für leere gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer bei Rückbeförderung nach Pardubitz S.N.D.V.B.	Pardubitz S.N.D.V.B.	Alt-Paka	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der allgemein gültigen, sowie der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für raffiniertes Petroleum etc. von Pardubitz S.N.D.V.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., gültig vom 1. Mai 1903. Nachweisung eines von dem Absender der in Spalte 4 angeführten Artikel während der Gültigkeitsdauer dieses Frachtzugeständnisses bezogenen, die Verfrachtung ab Pardubitz S.N.D.V.B um 11% (Prozent) übersteigenden Quantums von Rohpetroleum aus Galizien nach Pardubitz St.E.G.	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Februar 1904	Ausnahmetarif für raffiniertes Petroleum etc. von Pardubitz S.N.D.V.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., gültig vom 1. Mai 1903	47	40	7	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate für den Versand ab Pardubitz S.N.D.V.B., sowie auf dieselbe Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums nach Pardubitz St.E.G., sowie über die rückbeförderten leeren Fässer nach Pardubitz S.N.D.V.B. Die Vorlage der bezeichneten Frachtdokumente hat spätestens bis Ende Mai 1904 zu erfolgen	
					Arnau				52	43	9			
					Chrast				30	20	10			
					Chrudim				16	14	2			
					Eisenbrod				49	43	6			
					Falgendorf-Widach				42	37	5			
					Freiheit-Johannisbad				46	41	5			
					Friedland i/B.				84	53	31			
					Golč-Jenikau				51	43	8			
					Hlinsko				46	28	18			
					Hohenelbe				60	43	17			
					Jičin				49	40	9			
					Jungbunzlau loko				61	43	18			
					Jungbunzlau transit				61	28	33			
					Königshan				44	40	4			
					Langenbruck				53	43	10			
					Leschtina-Habern				63	43	20			
					Liebau				56	42	14			
					Liebenau				69	43	26			
					Melnik				47	43	4			
					Neu-Paka				47	40	7			
					Pelsdorf				59	43	16			
					Raspenau				81	51	30			
					Reichenau bei Gablonz				53	43	10			
					Reichenberg				72	46	26			
					Seidenberg				90	57	33			
					Smidar				35	33	2			
					Starkenbach-Martinitz				49	41	8			
					Swarow-Hammer				59	43	16			
					Tannwald-Schumburg				65	43	22			
					Trübenwasser				42	40	2			
					Turnau				49	43	6			
					Wostroměř				41	37	4			
					Zdiretz-Kreuzberg				46	33	13			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3229	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Raffiniertes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Robbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks, ferner für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer bei Rückbeförderung nach Kolin Oe.N.W.B.	Kolin Oe.N.W.B.	Friedland i. B.	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der allgemein gültigen, sowie der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für raffiniertes Petroleum etc. von Kolin Oe.N.W.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., gültig vom 1. Dezember 1901. Nachweisung eines von dem Absender der in Spalte 4 angeführten Artikel während der Gültigkeitsdauer dieses Frachtzugeständnisses bezogenen, die Verfrachtung ab Kolin Oe.N.W.B. um 11% (Prozent) übersteigenden Quantums von Rohpetroleum aus Galizien nach Kolin St.E.G.	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Februar 1904	Ausnahmetarif für raffiniertes Petroleum etc. von Kolin Oe.N.W.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., gültig vom 1. Dezember 1901	67	54	13	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate für den Versand ab Kolin Oe.N.W.B., ferner auf dieselbe Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums nach Kolin St.E.G., sowie über die rückbeförderten leeren Fässer nach Kolin Oe.N.W.B. Die Vorlage der bezeichneten Frachtdokumente hat spätestens bis Ende Mai 1904 zu erfolgen	
					Iglau transit				32	28	4			
					Jungbunzlau transit				44	28	16			
					Raspenau				64	52	12			
					Reichenberg S.N.D.V.B.				55	47	8			
					Tannwald-Schumburg S.N.D.V.B.				48	43	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3230	Südbahn-Gesellschaft		Gerste und das hieraus erzeugte Malz	Südbahnstationen der ungarischen Linien und Kelenföld transit, jedoch exklusive Zaprešić—Sziszek und Fiume Divacca und Laibach S.B.	Divacca und Laibach S.B. Cormons transit	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlprodukten und Malz, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den korrespondierenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlprodukten und Malz, bezw. Weizen, Buchweizen etc. deckt. 3. Für ab Stationen der ungarischen Anschlussbahnen der Südbahn nach den nebenbezeichneten Verarbeitungsstationen direkte abgefertigte Getreidesendungen findet nur die ab der jeweils in Betracht kommenden Anschlussstation der Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesamten wirklichen Südbahndurchlauf der Getreidesendung ab der gedachten Anschlussstation bis zu der betreffenden Verarbeitungsstation und der korrespondierenden Mehl-, bezw. Malzsendung ab letzterer Station bis zu der Bestimmungsstation tatsächlich bezahlten Frachtgebühr einerseits und dem laut vorliegender Verlautbarung für den gleichen Durchlauf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, sofern sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1900	Verschieden	240 Heller inkl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden, denen bezüglich der Mahlprodukte und des Malzes die auf dieselbe Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate beizulegen sind. — Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	
3231			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste und die hieraus erzeugten Mahlprodukte	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Balaton Szt. György, Székesfehérvár—Komarom und Lajta-Szt. Miklós—Zala-Szt. Iván; b) Stationen der Strecke: Barcs—Zákány—Mura-Keresztúr Nagy-Kanizsa	Nagy-Kanizsa Triest S.B.				Verschieden	a) 188 Heller inkl. ungar. Steuer b) 153 " " " "	Verschieden			
3232			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste und die hieraus erzeugten Mahlprodukte	A) Barcs B) Zákány Nagy-Kanizsa	Nagy-Kanizsa Wien (Matzleinsdorf)				Verschieden	A) 136 Heller inkl. ungar. Steuer B) 118 " " " "	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3233	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken Tétény inkl.—Csáktornya inkl. (jedoch exkl. Székesfehérvár), Nagy-Igmánd inkl. Moha inkl., Nagy-Czenk inkl. Kanizsa inkl. (jedoch exkl. Szombathely) und Mura-Keresztur inkl.—Barcs inkl.	Brixen Brixlegg Bruneck Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Mühlbach Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Für Mahlprodukte, bezw. Malz in jedem Gewichte; für Weizen, Buchweizen etc. bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlprodukten und Malz, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den korrespondierenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlprodukten und Malz, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt. 3. Für ab Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn nach den nebenbezeichneten Verarbeitungsstationen direkte abgefertigten Getreidesendungen findet nur die ab der jeweils in Betracht kommenden Anschlussstation der Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesamten wirklichen Südbahndurchlauf der Getreidesendung ab der gedachten Anschlussstation bis zu der betreffenden Verarbeitungsstation und der korrespondierenden Mehl-, bezw. Malzsendung ab letzterer Station bis zu der Bestimmungsstation tatsächlich bezahlten Frachtgebühr einerseits und dem laut vorliegender Verlautbarung für den gleichen Durchlauf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, sofern sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1897, bezw. Anhang zu dem letzteren, gültig vom 1. Jänner 1901	Versieden	0·42 Heller pro 100 kg und 1 km, plus je 8 Heller Mgb. pro 100 kg, bezw. plus ungar. Steuer, wobei Heller-Bruchteile auf ganze Heller aufgerundet werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden, denen bezüglich der Mahlprodukte und des Malzes die auf dieselbe Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate, bezw. Aufnahmsscheine beizulegen sind. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	
			und die hieraus erzeugten Mahlprodukte	Brixen Brixlegg Bruneck Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Mühlbach Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	Stationen der Strecken Kufstein inkl.—Avio inkl. und Franzensfeste inkl.—Lienz inkl.									
3234		k. k. österr. Staatsbahnen	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld transit (jedoch exkl. Zaprešić—Sziszek und Fiume)	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld-Frauheim Marburg-Hauptbahnhof Maria Rast Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trento Villach S.B. Werndorf Wildon Krainburg Laibach S.B. und St.B.									
		k. k. österr. Staatsbahnen	und die hieraus erzeugten Mahlprodukte, sowie für Malz	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld-Frauheim Marburg-Hauptbahnhof Maria Rast Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trento Villach S.B. Werndorf Wildon Krainburg Laibach S.B. und St.B.	Stationen der Strecken Kufstein inkl.—Avio inkl. und Franzensfeste inkl.—Lienz inkl.									

Rubrik	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	3235
2. Die Publikation erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft
3. und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständnis wird gemacht	bezüglich des Verkehres nach Pola, sowie des Verkehres nach und von Krainburg
4. für Artikel (A)	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von (A)	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Komárváros, Székesfehérvár—Komárom und Layta Szt. Miklos—Gelse; b) Stationen der Strecken: Barcs—Zákány und Nagy-Kanizsa-Csaktornya; c) Sziszek
nach (A)	I. Laibach S.B. und Franzdorf; II. Cilli; III. Marburg Hptbhf.; IV. Feistritz; V. Krainburg
4. für Artikel (B)	und die hieraus erzeugten Mahlprodukte, sowie die hierbei gewonnenen Mühlen-Trieurabfälle (Raden, Wicken und sonstige Unkrautsamen), für diese Abfälle aber nur im Export nach dem Zollauslande über Triest seewärts
5. von (B)	I. Laibach S.B. und Franzdorf; II. Cilli; III. Marburg Hptbhf.; IV. Feistritz; — ; V. Krainburg
nach (B)	1. Triest S. Andrae; 2. Triest S.B., bezw. k.k.St.B.; 3. Pola; 4. Stationen der Strecken Görz—Abbazia—Mattuglie Prestraneck—Loitsch, dann Grignano; 5. Cormons
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Zusammenladen von Mahlprodukten und Mühlen-Trieurabfällen ist nicht zulässig. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlprodukten oder Mühlen-Trieurabfällen, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den korrespondierenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlprodukten oder Mühlen-Trieurabfällen, bezw. Weizen, Buchweizen etc. deckt. 3. Für ab Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn nach den unter I—V genannten Stationen direkte abgefertigten Getreidesendungen findet nur die ab der jeweils in Betracht kommenden Anschlussstation der Südbahn Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesamten wirklichen Durchlauf der Getreidesendung ab der gedachten Anschlussstation bis zu der betreffenden Verarbeitungsstation und der korrespondierenden Mehlsendung ab letzterer Station bis zur Bestimmungsstation tatsächlich bezahlten Frachtgebühr einerseits und dem laut vorliegender Verlautbarung der für den gleichen Durchlauf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, sofern sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	siehe umstehende Tabelle
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden, denen bezüglich der Mahlprodukte, bezw. Mühlen-Trieurabfälle die auf dieselbe Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate beizulegen sind. Den Frachtbrief-Duplikaten über Sendungen von Mühlen-Trieurabfällen (Raden, Wicken und sonstige Unkrautsamen) sind weiters die vom k. k. Hafen- und Seesanitätskapitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Zertifikate über die erfolgte Verschiffung der betreffenden Sendungen nach zollausländischen Häfen beizuschliessen. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterreichischen Lloyd oder der kgl. Ungarischen Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria“ befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Zertifikate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet
14. Besondere Bemerkungen	

Tabelle.

Nach, bezw. von	Getreide von: Stationen der Strecken a) Budapest S.B. bis Komárváros, Komárom bis Székesféhervár, Lajta-Szt. Miklós bis Gelse	Getreide von: Stationen der Strecken b) Barcs bis Zákány, Nagy-Kanizsa bis Csaktornya	Getreide von: c) Sziszek	Mahlprodukte nach
	Kumulativfrachtsätze für 100 kg Getreide, bezw. Mahlprodukte in Heller inkl. ungar. Steuer			
I. Laibach S.B. und Franzdorf	— 188 *) 223 *) 220 240	— 153 *) 188 *) 185 205	— 131 *) 166 *) 163 183	1 2 3 4 5
II. Cilli	— 188 *) 223 *) 220 240	— 153 *) 188 *) 185 205	— — — — —	1 2 3 4 5
III. Marburg-Hauptbahnhof	— 196 *) 231 *) 228 248	— 161 *) 196 *) 193 213	— — — — —	1 2 3 4 5
IV. Feistritz	— 204 *) 239 *) 236 256	— 169 *) 204 *) 201 221	— — — — —	1 2 3 4 5
V. Krainburg	216 *) 218 *) 253 *) 250 270	181 *) 183 *) 218 *) 215 235	159 *) 161 *) 196 *) 193 213	1 2 3 4 5

1) Triest-S. Andrae
2) Triest S.B., bezw. k.k.St.B.
3) Pola
4) Stationen der Strecken Görz bis Abbazia-Matuglie und Prestranek bis Loitsch, dann nach Grignano
5) Cormons

*) Nur rücksichtlich solcher Sendungen gültig, welche in Triest, bezw. in Pola ausgeladen und mittels Fuhrwerken oder Schiffen abgeführt, bezw. mittels Schlepp-, Magazins- oder Industriegeleisen abgefahren oder endlich in Lagerhäuser gebracht und dort endgültig bezogen werden, also von Triest, bezw. Pola nicht unmittelbar mit der Eisenbahn zur Weiterbeförderung gelangen.

Der Bahnanstalt ist es vorbehalten, sich von dem Verbleib bezüglicher Sendungen Ueberzeugung zu verschaffen, bezw. die ihr diesfalls notwendig erscheinende Kontrolle zu üben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3236	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	beteiligten Bahnen	Roheisen	Königshof	Roth-Kosteletz	Unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Bahnen	Besteht kein direkter Frachtsatz	114 Heller	*)	Im Kartierungswege		*) Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3237	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Bahnen	Rohzucker aus Oesterreich durch das deutsche Zollgebiet	Siehe die nachstehende Tabelle	Siehe die nachstehende Tabelle	Siehe die nachstehende Tabelle In den Stationen der K.F.N.B. und k.k.St.B. obliegt das Aufladen den Absendern	ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1904	Verschieden	Siehe die nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbrief-Vorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind

Von	Eigentumsbahn	Nach: Aussig Landgspl.	Nach: Schönpriesen U.	Nach: Laube und Tetschen/Bodenbach Landgspl.	Schleppbahngebühr für Laube, Tetschen/Bodenbach L., Schönpriesen U. und Aussig L.	Dresden-Elbkai: Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen				
		für 100 kg in Pfennig				
Austerlitz	St.E.G.	147	141	147		175
Barzdorf	k.k.St.B.	66	61	66		94
Bedihošt	K.F.N.B.	118	113	118		146
Bisenz-Pisek	"	136	131	136		164
Bistritz a. H.	"	129	124	129		157
Brannowitz	"	133	128	133		161
Brodek	"	113	108	113		141
Butschowitz	St.E.G.	153	147	153		181
Čellechowitz	k.k.St.B.	129	124	129		157
Chropim	K.F.N.B.	122	117	122		150
Chybi	"	106	101	106		134
Drahanowitz	k.k.St.B.	124	119	124		152
Dürnkrut	K.F.N.B.	151	146	151		179
Freiheitsau	"	99	94	99		127
Göding	"	141	136	141		169
Gr.-Wisternitz	k.k.St.B.	105	100	105		133
Hohenau	K.F.N.B.	148	143	148		176
Hrochowteinitz	k.k.St.B.	120	115	120		148
Hullein	K.F.N.B.	123	118	123		151
Kanitz-Eibenschitz	St.E.G.	145	140	145		173
Kojetein	K.F.N.B.	124	119	124		152
Kostel	"	143	138	143		171
Kremsier	"	127	122	127		155
Kromau	St.E.G.	148	143	148		176
Kwassitz-Tlumatschau	K.F.N.B.	127	122	127		155
Leipnik	"	120	115	120		148
Littau	St.E.G.	114	108	114		142
Lundenburg	K.F.N.B.	145	140	145		173
Mähr.-Neustadt	k.k.St.B.	97	92	97	10	125
Mähr.-Ostrau	K.F.N.B.	97	92	97		125
Mödritz	"	124	119	124		152
Müglitz	St.E.G.	114	108	114		142
Napagedl	K.F.N.B.	129	124	129		157
Nezamislitz	"	124	119	124		152
Olmütz-Hodolein	k.k.St.B.	107	102	107		135
Prerau	K.F.N.B.	117	112	117		145
Radwanitz-Prossenitz	"	121	116	121		149
Raitz	St.E.G.	145	139	145		173
Rohatetz	K.F.N.B.	139	134	139		167
Rohrbach i. M.	"	125	120	125		153
Rositz-Seslawek	k.k.St.B.	132	127	132		160
Saitz	K.F.N.B.	140	135	140		168
Schlappanitz	St.E.G.	141	135	141		169
Segengottes	"	150	144	150		178
Skrochowitz-Braunsdorf	k.k.St.B.	85	80	85		113
Sokolnitz	K.F.N.B.	129	124	129		157
Standing	"	107	102	107		135
Tischnowitz	St.E.G.	160	154	160		188
Troppau	K.F.N.B.	96	91	96		124
"	k.k.St.B.	87	82	87		115
Ung.-Hradisch	K.F.N.B.	132	127	132		160
Ung.-Ostra	St.E.G.	161	156	161		189
Vschetul	K.F.N.B.	126	121	126		154
Wischau	"	129	124	129		157
Wikosch-Keltschan	St.E.G.	161	155	161		189
Wrbatek	K.F.N.B.	113	108	113		141
Zborowitz	L.B.—K.F.N.B.	148	143	148		176

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg			
									Pfge.	Pfge.	Pfge.		
3238	Oesterreichischen Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlprodukte	Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. St.E.G. Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1904, bezw. Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899	158	113*)	45	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossements für die Verschiffung nach Wallwitzhafen und Stationen über Wallwitzhafen hinaus. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 in Vorlage zu bringen
				Wien-Quaibhf. k.k.St.B. / Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B.					159	110*)	49		
				Korneuburg					151	102*)	49		
				Ebenfurth-Mühle					193	144*)	49		
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	298	24		
				Budapest †)					224	192	32		
				Csaba					311	281	30		
				Czegléd					259	227	32		
				Debreczen					316	291	25		
				Györ					202	170	32		
				Nagy-Kikinda					320	292	28		
				Nagyvárad					320	296	24		
				Nyitra					226	206	20		
				Pozsony					172	150	22		
				Pozsony-fiók-pályaudvár					176	156 *)	20		
				Pozsony-tárház					176	156	20		
				Szeged / Szeged-Rókus					298	266	32		
				Szolnok t. p. u.					273	241	32		
				Temesvár-Gyárvaros					325	293	32		
				Temesvár-Józsefváros					325	293	32		
				Zombor					281	249	32		
				Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				158	96*)	62		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 in Vorlage zu bringen
				Wien Quaibhf. k.k.St.B. / Wien D.U.B. der K.F.N.B.					159	93*)	66		
				Korneuburg					151	85*)	66		
				Ebenfurth-Mühle					193	127*)	66		
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	281	41		
				Budapest †)					324	175	49		
				Csaba					311	264	47		
				Czegléd					259	210	49		
				Debreczen					316	274	42		
				Györ					202	153	49		
				Nagy-Kikinda					320	275	45		
				Nagyvárad					320	279	41		
				Nyitra					226	189	37		
				Pozsony					172	133	39		
				Pozsony-fiók-pályaudvár					176	139 *)	37		
				Pozsony-tárház					176	139	37		
				Szeged / Szeged-Rókus					298	249	49		
				Szolnok t. p. u.					273	224	49		
				Temesvár-Gyárváros					325	276	49		
				Temesvár-Józsefváros					325	276	49		
				Zombor					281	232	49		

14 Besondere Bemerkungen:

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig pro 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig pro 100 kg.

†) Die für Budapest publizierten Frachtsätze gelten für die Stationen: Buda-Császárfürdö Kiterö, Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti teher-p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-fövámház, Budapest-fövárosi közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-kitérö, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti-pályaudvar, Köbánya-alsó p. u. und Köbánya felsö p. u.

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennig pro 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze für Kleie um 22 Pfennig für 100 kg, im übrigen um 36 Pfennig pro 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3239	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Thonwaren der Pos. T—21 a und T—21 b des für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen gültigen Tarifes, Teil I. Abteilung B, in beliebiger Verpackung	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtěhrader Bahn, der k. k. österr. Staatsbahnen, der Böhmischen Nordbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Cilli S.B.	Bodenbach (k.k.St.B., B.N.B. oder St.E.G.) Tetschen (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 wird für die nebenbezeichneten Artikel in beliebiger Verpackung die im Tarif-Teil I. Abteilung B, bei den Positionen T—21 a und T—21 b vorgesehene Tarifierung unter sonstiger Aufrechthaltung der in diesem Tarife auf Seite 10 und 11 sub. V für die Anwendung der Exporttarife vorgesehenen Bestimmungen auch dann im Rückvergütungswege zugestanden, wenn die Sendungen ab Bodenbach oder Tetschen durch Vermittlung von Spediteuren innerhalb einer achttägigen Frist per Bahn oder Schiff nach dem Auslande weiterbefördert werden. Die behufs Liquidierung der entfallenden Frachtdifferenz erforderlichen Original-Frachtbriefe bis Bodenbach oder Tetschen und die Duplikat-Frachtbriefe, oder Schiffskonnossemente ab dort bis zur betreffenden Auslandsstation sind bis längstens 30. April 1905 in Vorlage zu bringen. An Stelle der bezeichneten Duplikat-Frachtbriefe können auch Bestätigungen der kgl. sächsischen Güterverwaltungen in Bodenbach oder Tetschen, in welchen hinsichtlich der betreffenden Sendungen Zeichen, Nummer, Anzahl der Kolli, Verpackungsart, Inhalt Gewicht, Bestimmungsort und Abgangstag in Bodenbach, resp. Tetschen angeführt sind, vorgelegt werden.								
3240	k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau		Ermässigung des Wägegeldes	Station Węg.-Górka		Abwage auf der Brückenwage	bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1904	Lokalgütertarif	120 Heller	60 Heller	60 Heller	Im Kartierungswege		Sendungen müssen an das erzherzogl. Hüttenamt in Friedrichshütte oder Węg.-Górka adressiert oder von diesen daselbst aufgegeben werden
3241			Nachlass der Auflege- und Ablegegebühren bei Sendungen unter 5000 kg	Station Węg.-Górka		Die Leistung besorgt die Partei selbst								
3242				Station Friedrichshütte										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3243	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit	Rositz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	229	120	109	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, bis längstens Ende Februar 1905	
					Časlau				224	120	104			
					Dobrowitz				261	152	109			
					Daudleb				—	152	—			
					Neubydžow				262	130	132			
					Wlkawa				258	148	110			
3244	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Wasserglas der Pos. W—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Aussig Oe.N.W.B. Aussig St.E.G. Schreckenstein	Podgórze-Bonarka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Besteht kein direkter Frachtsatz	192 Heller		Im Kartierungswege		
3245	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kupferdraht	Nestersitz-Pömmerle		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 15. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes ad a) | b)		Im Kartierungswege		
					Lindau transit					431 | 368				
					Basel (S.B.B. und Bad. B.)					615 | 526				
					Basel-St. Johann					615 | 526				
					Konstanz (S.B.B. und Bad. B.)					486 | 411				
					Romanshorn					469 | 398				
					Rorschach					469 | 398				
					Schaffhausen (S.B.B. und Bad. B.)					538 | 455				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3246	im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen Borki wielkie-Grzymałów, Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kolomea-Stefanówka, Krakau-Kocmyrzów, Piła-(Bolęcin-)Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna, der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen und der Ostgalizischen Lokalbahnen	**k. k. österr. Staatsbahnen**	a) Zuckerrüben, frische; b) Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle; c) Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Presschlamm)	Im Lokalverkehre der im Abschnitte A des Heftes 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der in Rubrik 3 genannten Lokalbahnen, sowie im Wechselverkehre zwischen Stationen der vorgenannten Staatsbahnlinien mit obigen Lokalbahnen und im Wechselverkehre dieser Lokalbahnen untereinander		ad a), b) und c) Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen. ad a) Adressierung an eine Zuckerfabrik in Galizien oder in der Bukowina. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad b) und c) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens bis ad a) 31. Dezember 1903 ad b) und c) 30. April 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Die in der untenstehenden Tabelle ausgewiesenen Frachtsätze, welche für die jeweils in Betracht kommende Gesamtentfernung auf den in Rubrik 5 angeführten Bahnlinien anzuwenden sind	Verschieden	Im Kartierungswege		Für die Beförderung von Scheideschlamm (Saturationsschlamm, Pressschlamm) auf gewisse Entfernungen besteht diese Tarifermässigung rücksichtlich der Hauptlinien der k. k. österr. Staatsbahnen bereits durch die Post 36 des Anhanges zu dem Tarifabschnitte A. Mit dem Tage des Inkrafttretens dieser Frachtermässigung wird die Verlautbarung im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. vom 22. Oktober 1903, Nr. 122, fortl. Nr. 2246 gegenstandslos

Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)	c)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)	c)	Kilometer	Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)	c)
1— 8	6	6	6	111—120	25	23	23	231—240	38	36	36
9— 10	7	6	6	121—130	27	25	25	241—250	39	37	37
11— 12	9	7	7	131—140	28	26	26	251—260	40	38	38
13— 20	10	8	8	141—150	29	27	27	261—270	41	39	39
21 - 40	12	10	8	151—160	30	28	28	271—280	42	40	40
41— 50	15	13	10	161—170	31	29	29	281—290	43	41	41
51— 60	15	13	12	171—180	32	30	30	291—300	44	42	42
61— 70	19	17	14	181—190	33	31	31	301—310	45	43	43
71— 80	19	17	16	191—200	34	32	32	311—320	46	44	44
81— 90	23	21	18	201 - 210	35	33	33	321—330	48	46	46
91—100	23	21	20	211—220	36	34	34	331—340	49	47	47
101—110	24	22	22	221—230	37	35	35	341—350	50	48	48

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3247	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisenschlacken zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe (Siehe Ausnahmetarif Nr. 57 des in der Rubrik 8 genannten Tarifes)	Schwarzenau transit *)		Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 15. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. März 1899	Besteht keiner	Pfg.		Im Kartierungswege		*) Gültig für Sendungen ab Zlabings unter Zuschlag der Lokalfracht Zlabings—Schwarzenau
					Beuthen O.S.					99				
					Bobrek					100				
					Borsigwerk					100				
					Chorzow					98				
					Friedrichshütte					103				
					Gleiwitz					98·4				
					Königshütte O.S.					98				
					Laurahütte					97				
					Ludwigsglück					99·4				
					Morgenroth					99				
					Rosdzin					97				
					Schwientochlowitz					98				
					Tarnowitz					102				
					Zabrze					99·4				
3248	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Steinsalz der Pos. 8—7 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wieliczka	Dombrau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Besteht kein direkter Frachtsatz	144 Heller		Im Kartierungswege		
3249	k. k. österr. Staatsbahnen		Rohzucker der Pos. 7—8 b der Güterklassifikation, sowie Krystall-(Sand-)Zucker	Żuczka	Przeworsk	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch die Partei	vom 1. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	213 Heller	112 Heller	101 Heller	Im Kartierungswege		Mit dem Tage des Inkrafttretens dieser Frachtermässigung wird die Verlautbarung im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 148 vom 27. Dezember 1902, fortl. Nr. 3485, sowie die zugehörige Abänderung im Vrdgs.-Bl. Nr. 118 vom 13. Oktober 1903, fortl. Nr. 66, gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg Ctms. a)	b)				
3250	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Eger (k.k.St.B.)	Wien Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Rumänien, Serbien, Bulgarien und darüber hinaus bestimmt sein und können ab Wien in Teilsendungen entweder per Bahn oder mit Schiffen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Verfrachtung gelangen; Sendungen, welche in Wien Praterkai anlangen und nach Wien St.E.G. behufs Weiteraufgabe befördert werden, ebenso umgekehrt Sendungen, welche in Wien St.E.G. anlangen und ab Wien Praterkai per Schiff weitergehen, müssen zwischen diesen Bahnhöfen per Bahn überführt werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, für den direkten Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr in Wien		351	284		Im Rückvergütungswege	1. Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe rücksichtlich der Bahnbeförderung bis Wien. 2. Bei Weiterbeförderung ab Wien: a) mittels Bahn, die Frachtbrief-Duplikate ab Wien; b) mittels Schiff, die amtliche Nachweisung der Weiterbeförderung der Sendungen nach Rumänien, Serbien, Bulgarien und weiter durch die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die bezüglichen Nachweisformulare sind bei letzterer käuflich erhältlich	Bei Teilung der in Wien anlangenden Wagenladungen auf mehrere Frachtbriefe und nach mehreren Bestimmungsstationen ist der Nachweis durch die vorerwähnten Dokumente zu erbringen, dass die ganze Wagenladung nach den vorbezeichneten Bestimmungsländern weiterbefördert wurde
				Bodenbach (St.E.G.)						360	291				
				Tetschen (Oe.N.W.B.)						360	291				
				Eger (k.k.St.B.)	Wien St.E.G. transito					363	293				
				Bodenbach (St.E.G.)						361	290				
				Tetschen (Oe.N.W.B.)						361	290				

Die in Wien St.E.G. anlangenden und in Teilsendungen zur Weiterbeförderung gelangenden Güter müssen in der Zwischenzeit in den Bahnmagazinen, und zwar unter Bahnaufsicht eingelagert werden. Die Frachtbrief-Duplikate bei Weiterbeförderung per Bahn müssen die bahnämtliche Bestätigung enthalten, dass die Sendung eine Teilsendung der von Eger, Bodenbach oder Tetschen unter Frachtkarte Nr. . . . . in Wien angelangten Wagenladung ist. Die bezüglichen Frachtdokumente müssen bis längstens 31. März 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien, bezw. bei der Direktion der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien erliegen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfennig					
3251	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Bubenč St.E.G., Bubna St.E.G., Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag B.N.B., St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag St.B. trs., Prag-Anglobank Oe.N.W.B., Vysočan B.N.B., Wysočan Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1904	61	50 *)	11	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach dem zwischen Wallwitzhafen (einschl.) und Hamburg (einschl.) gelegenen Verkehrsgebiete. Diese Dokumente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1905 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt: bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfg. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfg. für 100 kg. **) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigen sich die Frachtsätze für Kleie um 14 Pfg. für 100 kg
				Smichow k.k.St.B.					80	60 *)	20			
				Bubenč St.E.G., Bubna St.E.G., Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag B.N.B., St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag St.B. trs., Prag-Anglobank Oe.N.W.B., Vysočan B.N.B., Wysočan Oe.N.W.B.	Schönpriesen-Umschlag				56	45 *)	11			
				Smichow k.k.St.B.					75	55 *)	20			
				Bubenč St.E.G., Bubna St.E.G., Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag B.N.B., St.E.G. und Oe.N.W.B., Prag St.B. trs., Prag-Anglobank Oe.N.W.B., Vysočan B.N.B., Wysočan Oe.N.W.B.	Dresden-Elbkai				97	86 *)	11			
				Smichow k.k.St.B.					116	96 *)	20			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 145. Wien, 15. Dezember 1903. XVI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. November 1903, Z. 48.695, an alle k. k. Staatsbahn-Direktionen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die versuchsweise Zulassung elektrischer Minenzündungen zum Bahntransporte unter erleichternden Bestimmungen.

Mit Rücksicht auf wiederholt aus Interessentenkreisen vorgebrachte Wünsche hinsichtlich der Erleichterung der Verpackungsvorschriften für den Bahntransport von elektrischen Minenzündungen findet das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Handelsministerium, abweichend von den Bestimmungen des § 6, Ziffer 7 (b), Punkt 1 (2) und 2 (1) der Handelsministerial-Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, elektrische Minenzündungen — mit Ausnahme der Abeggschen Zünder — zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 versuchsweise bis auf weiteres unter nachstehenden Bedingungen zuzulassen, und zwar:

1. (1) Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopfe sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

(2) Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappendeckel, oder kleine Holzkistchen von mindestens 3 mm Wandstärke zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine hölzerne Kiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 22 mm betragen darf.

2. (1) Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Bändern sind zu höchstens 50 Stück in Schachteln aus starkem und steifem Pappendeckel derart zu verwahren, dass die Zünderköpfe durch aufgeschobene Kartonhülsen oder durch sorgfältige Verwahrung in Holzwolle oder ähnlichem Materiale vor jeder Erschütterung geschützt sind und abwechselnd an das eine und an das andere Ende der Behälter zu liegen kommen. Höchstens 20 solcher gefüllter Pappschachteln, welche durch Bindfäden oder Papierschleifen gut verschlossen sein müssen, sind in einer Holzkiste, deren Wandstärke mindestens 22 mm betragen muss, zu verpacken. Die Zwischenräume sind mit Heu, Stroh oder ähnlichem Materiale dicht auszufüllen.

Die elektrischen Zündungen an Holzstäben sind in Pakete zu vereinigen, von welchen keines mehr als 50 Stück Zündungen enthalten darf. Höchstens 20 solcher Pakete sind, zusammengebunden, in starkes Papier verschnürt, in einer Holzkiste derart zu verpacken, dass die Zünderköpfe abwechselnd an das eine und an das andere Ende der Kiste zu liegen kommen. Diese Kiste, welche höchstens 1000 Stück Zündungen enthalten darf, ist mit Heu, Stroh oder ähnlichem Materiale auszufüllen und in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 mm betragen darf.

Die . . . . wird beauftragt / eingeladen, die dortseitigen Exekutivstellen im vorstehenden Sinne zu verständigen.

Wien, am 19. November 1903.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Eine sachliche Ueberprüfung der Disziplinarerkenntnisse der Disziplinarkammern bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht den Gerichten nicht zu.

(Erkenntnis des Obersten Gerichtshofes vom 6. Oktober 1903, Nr. 11.004.)

A. T. stand seit 1. Jänner 1894 in den Diensten der k. k. österr. Staatsbahnen.

Ursprünglich wurde er als Kondukteur verwendet; als er diesen Dienst krankheitshalber nicht mehr versehen konnte, wurde er als Türsteher, später als Stationsgehilfe und endlich seit Oktober 1896 als Kanzleidiener verwendet.

Am 31. Oktober 1898 wurde er auf Grund eines bei ihm vom Sanitätskonsulenten Dr. H. konstatierten unheilbaren Leidens in den zeitlichen Ruhestand versetzt, am 18. Oktober 1899 jedoch über sein Ansuchen wieder reaktiviert.

Am 15. Dezember 1899 erlitt A. T. dadurch einen Unfall, dass er, von dem Stationsvorstande M. um rasche Herbeiholung eines Beamten entsendet, im eiligen Laufe an einer vereisten Stelle ausglitt und sich hierdurch eine Verletzung am Knie und, wie er weiters behauptete, auch des nervus ischiaticus zuzog.

Nach jenem Unfalle verblieb A. T. durch ein Jahr im Krankenstande, nach dessen Verlauf er von dem Bahnarzte Dr. B. am 16. Dezember 1900 für gesund und dienstfähig erklärt wurde, zumal auch eine am 14. Dezember 1900 in einem Röntgen-Institute vorgenommene radioskopische und radiographische Untersuchung des A. T. einen in objektiver Beziehung nach jeder Richtung hin negativen Befund in Ansehung des verletzt gewesenen Beines ergeben hatte.

Infolgedessen erging am 20. Dezember 1900 seitens der Staatsbahn-Direktion an den Vorstand des A. T. der Auftrag, den Genannten unter Hinweis auf die bezüglichen Bestimmungen der Dienstordnung zum Dienstantritte aufzufordern.

Dieser Auftrag wurde dem Kläger am 26. Dezember 1900 zugestellt und sollte darnach innerhalb 24 Stunden sein Dienstantritt erfolgen.

Derselbe erfolgte aber nicht und wurde deshalb gegen den Kläger das Disziplinarverfahren eingeleitet, welches mit einem in Abwesenheit des Disziplinierten gefällten Erkenntnisse auf strafweise Entlassung und Einstellung der Bezüge endete.

A. T. behauptete nun, er sei mit Rücksicht auf seinen damaligen Krankheitszustand und seine vollständige Dienstunfähigkeit ausserstande gewesen, den Dienst anzutreten oder auch nur den aus Anlass der Durchführung des Disziplinarverfahrens an ihn ergangenen Aufforderungen zu persönlichem Erscheinen nachzukommen und brachte gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung eine Klage auf Feststellung ein, dass seine Entlassung mangels der in der Dienstordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht gerechtfertigt gewesen, demnach auch der mit ihm abgeschlossene Dienstvertrag nicht gelöst worden sei, sondern noch weiter zu Recht bestehe.

Ueber diese Klage erkannte das k. k. Landesgericht in Wien mit Zwischenurteil vom 31. März 1903, Cg. III $\frac{494\ 2}{15}$, es werde festgestellt, dass der zwischen dem k. k. Eisenbahnärar und A. T. am 20. Dezember 1893 abgeschlossene und am 18. Oktober 1899 erneuerte Dienstvertrag zu Recht bestehe.

In der Begründung des Urteiles wurde folgendes ausgeführt:

Das Rechtsverhältnis zwischen dem Kläger und dem Eisenbahnärar ist durch die Dienstordnung (Dienstpragmatik) vom 7. April 1898 geregelt; beide Streitteile unterstehen derselben, weil der eine Teil sie erlassen, der andere sich ihr durch den Dienstantritt stillschweigend unterworfen hat. Das Rechtsverhältnis des Klägers zu dem beklagten Eisenbahnärar ist ein Lohnverhältnis, also ein privatrechtliches, für welches, da besondere Vereinbarungen nicht getroffen wurden, die Bestimmungen der erwähnten Betriebsordnung massgebend sind. Im vorliegenden Falle handelt es sich um die Auflösung des Dienstverhältnisses, worüber die §§ 136 ff. der Dienstpragmatik handeln. In § 136, lit. c), wird bestimmt, dass „das Dienstverhältnis gelöst wird durch Entlassung". Wann die Entlassung aus dem Dienst erfolgen kann, bestimmen die §§ 91 und 95 der Dienstpragmatik.

Das Gericht hat nun zu prüfen, ob die Entlassung des Klägers aus dem Dienste nach den diesfälligen Bestimmungen der Dienstpragmatik gerechtfertigt war.

Nach § 91 G. 4 kann die Entlassung als sogenannte Disziplinarstrafe verfügt werden.

Nach § 95 wird eine Disziplinarstrafe verhängt wegen „absichtlicher Verletzungen oder gröblicher Ausserachtlassung der Berufspflichten" und insbesondere nach Punkt 9 wegen „Ausbleibens vom Dienste unter erschwerenden Umständen: wenn ein Bediensteter nach erhaltener Aufforderung, das Amt anzutreten, länger als eine Woche oder schon wiederholt eigenmächtig vom Dienste ausgeblieben ist". Dem Kläger wurde nun zur Last gelegt, dass er der am 16. Dezember 1900 an ihn gerichteten Aufforderung zum Dienstantritte nicht nachkam. Es ist nun nicht zu übersehen, dass Kläger den Dienstantritt nicht unmotiviert verweigerte; wie aus der Aussage seines Vorgesetzten M. hervorgeht, hat Kläger diesem gegenüber sich geäussert, er könne weder gehen, noch stehen, „er könne deshalb den Dienst nicht antreten".

Hierüber erstattete der Dienstvorstand die Meldung, dass Kläger erklärte, dass er nicht geheilt ist und daher den Dienst nicht antrete. Auch der vom Kläger an den Untersuchungskommissär gerichtete Brief lässt erkennen, dass Kläger wegen Krankheit den Dienst nicht antrete. Trotz dieser Motivierung seitens des Klägers wurde eine neuerliche Untersuchung seines Gesundheitszustandes nicht verfügt und die Entlassung lediglich auf Grund des von der Aufforderung zum Dienstantritte am 16. Dezember 1900 abgegebenen Gutachtens des eigenen Organes der Bahnverwaltung des Dr. B. ausgesprochen.

Das Gericht musste nun in die Prüfung der weiteren Frage eingehen, ob der Zustand des Klägers tatsächlich derart ungünstig war, dass seine Weigerung, den Dienst anzutreten, begründet war. In dieser Richtung war insbesondere das von Dr. F. am 10. Jänner 1901, also kurze Zeit nach der Ablehnung des Dienstantrittes, abgegebene Gutachten massgebend. In dem diesbezüglichen Befunde wird die Schmerzhaftigkeit der rechten unteren Extremität und des Kreuzes konstatiert, und werden in dem Gutachten die bestehenden Schmerzen als Folgen des Unfalles bezeichnet; eine weitere ärztliche Behandlung durch einige Monate wird als angezeigt erklärt. Die Aussagen des Dr. B. und des Dr. G. vor dem Unfallschiedsgerichte stellten am 20. Mai, rücks. 26. Juni 1901 fest, dass sich beim Kläger am 12. Februar 1901

(also wieder nicht lange Zeit nach der Diensteswerweigerung) beginnende Kontraktur zeigt u. s. f.

Da ferner unbestritten feststeht, dass Kläger an chronischer Nierenentzündung leidet, so war dies dem Gerichte auch ohne Durchführung eines Sachverständigenbeweises hinreichend, um sich die Ueberzeugung zu bilden, dass Kläger sich zur Zeit, da er zum Dienstantritte aufgefordert und gegen ihn später das Disziplinarverfahren eingeleitet wurde, in einem körperlichen Zustande befand, der ihm den Dienstantritt unmöglich erscheinen liess. Nach Anschauung des Gerichtes war das objektive Empfinden des Klägers ein derartiges, dass seine Weigerung, den Dienst anzutreten, gerechtfertigt genannt werden muss. War die Weigerung gerechtfertigt, so kann von einem Ausbleiben vom Dienste unter erschwerenden Umständen, von absichtlicher Verletzung und gröblicher Ausserachtlassung der Dienstpflichten nicht die Rede sein; liegt eine solche Pflichtverletzung nicht vor, kann die Entlassung nicht erfolgen. Es ist somit die ausgesprochene Entlassung der den Dienstvertrag ersetzenden Bestimmungen der Dienstordnung nicht entsprechend und war demnach, da ein anderer Auflösungsgrund nicht geltend gemacht wird, auf den aufrechten Bestand des Dienstvertrages zu erkennen.

Dem Gesagten ist beizufügen, dass das Gericht keineswegs eine Ueberprüfung des Disziplinarerkenntnisses vorgenommen hat, es hat die Frage der ordnungsmässigen Durchführung desselben in keiner Weise seiner Erörterung unterzogen.

Es erfolgte die Beurteilung des Rechtsverhältnisses zwischen den Streitteilen lediglich vom privatrechtlichen Standpunkte, ob die Auflösung des Dienstverhältnisses nach der eine besondere Vereinbarung über den Lohnvertrag ersetzenden Dienstordnung rechtsmässig erfolgt ist.

Dass nur einerseits dem Disziplinarerkenntnisse derselbe Sachverhalt zugrunde liegt, wie diesem Urteile, anderseits die Bestimmungen über die Entlassung in dem Kapitel über die Disziplinarbehandlung eingereiht sind, ist ohne Bedeutung.

Ueber Berufung der beklagten Staatseisenbahn-Verwaltung gegen dieses Zwischenurteil erkannte das k. k. Oberlandesgericht in Wien mit Urteil vom 5. Juni 1903, B c I $\frac{79/3}{18}$, der Berufung werde Folge gegeben und das Feststellungsbegehren des Klägers dem Grunde nach abgewiesen.

In den Entscheidungsgründen wird ausgeführt:

Unbestritten ist, dass auf das Dienstverhältnis des Klägers die Dienstordnung für die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen Anwendung findet und weiters, dass das beklagte Aerar das Dienstverhältnis durch die Entlassung des Klägers nach durchgeführter Disziplinarverhandlung aufgelöst hat.

Dass die Staatsbahn-Direktion berechtigt war, die Entlassung des Klägers nach durchgeführtem Disziplinarverfahren auszusprechen, ergibt sich aus den Bestimmungen der §§ 91 und 136 Dienstordnung.

Eine formelle Verletzung der Vorschriften über die Lösung des Dienstverhältnisses durch die Entlassung nach durchgeführtem Disziplinarverfahren behauptet der Kläger selbst nicht, vielmehr betreffen die geltend gemachten Ungültigkeitsgründe die materielle Seite, sie bezwecken die Feststellung, dass das Disziplinarerkenntnis, welches die Aufhebung des Dienstvertrages zur Folge hatte, nicht zu Recht bestehe.

Zu dem Ausspruche, dass die auf Grund des Disziplinarerkenntnisses und infolge desselben verfügte Entlassung eine ungerechtfertigte war und demnach der Dienstvertrag zu Recht bestehe, könnte das Gericht nur durch eine Ueberprüfung der Richtigkeit des Disziplinarerkenntnisses selbst gelangen.

Eine solche Ueberprüfung ist aber bei Disziplinarerkenntnissen, welche von den Disziplinarkammern der k. k. Staatsbahn-Direktionen gefällt werden, unzulässig.

Denn nach § 17 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, obliegt den Staatsbahn-Direktionen die Disziplinarbehandlung der ihnen unterstehenden Personen, und es fällt die Schöpfung der Disziplinarerkenntnisse nach durchgeführtem Disziplinarverfahren der Disziplinarkammer zu, von welcher der Rechtszug an den Disziplinarhof beim Eisenbahnministerium geht.

Hier handelt es sich also um ein Disziplinarrecht, als dessen Träger der Staat erscheint, der mit der Ausübung eigene staatliche Organe betraut hat.

Zur Entkräftigung der klägerischen Einwendung, hier, wie bei den Privatbahnen, sei das eigentlich entscheidende Organ die Direktion, da von ihr die Disziplinarerkenntnisse zu bestätigen sind, genügt der blosse Hinweis auf die Bestimmung des § 115 der Dienstpragmatik, laut welcher der Direktion zwar diese Bestätigung obliegt, im Falle ihrer Versagung jedoch die Vorlage an den Disziplinarhof zu erfolgen hat.

Der Wirkungskreis der ordentlichen Gerichte ist im § 1 J.-N. auf die bürgerlichen Rechtsangelegenheiten beschränkt und sind diese Gerichte daher nicht berufen, als eine höhere Instanz über Disziplinarerkenntnisse zu entscheiden, welche von einem hierzu durch die Staatsgewalt ermächtigten Organe gefällt werden. Das Prozessgericht, welches die Frage, ob eine die Entlassung begründete Pflichtverletzung vorliegt, in den Kreis seiner Beurteilung zog, hat daher tatsächlich hierdurch das Disziplinarerkenntnis, welches eine solche Pflichtverletzung annimmt, überprüft, somit seinen Wirkungskreis überschritten und die Sache unrichtig rechtlich beurteilt.

Der k. k. Oberste Gerichtshof erkannte mit Urteil vom 6. Oktober 1903, Z. 11.004, über die Revision des Klägers, der Revision werde keine Folge gegeben.

In der Begründung wird ausgeführt: Der Revisionswerber, welchem der Charakter eines wirklichen Staatsbediensteten nicht zukommt und welcher zur Begründung seines Anspruches sich selbst auf die mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1898, Z. 16.366, erlassene Dienstordnung beruft, muss auch die formellen Bestimmungen derselben gegen sich gelten lassen.

Nach § 17, Z. 3, der Kundmachung des Handelsministeriums und Eisenbahnministeriums vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, aber fällt die Disziplinarbehandlung des gesamten unterstehenden Personales in den Wirkungskreis der Staatsbahn-Direktionen, also auch die Disziplinarbehandlung jener Bediensteten, welchen im Sinne des § 19 dieser Verordnung nicht der Charakter wirklicher Staatsbediensteter zukommt, und

werden nach der letztbezeichneten Anordnung die Rechte und Pflichten dieser Kategorien von Bahnbediensteten, wenn nicht besondere Dienstverträge vorliegen, durch die Dienstordnung (Dienstpragmatik) geregelt.

Mit vorliegender Klage bekämpft nun der Revisionswerber die von der zuständigen Disziplinarkammer gefällte Entscheidung als rechtsunwirksam mit dem Hinweise, dass er damals nicht dienstfähig gewesen sei.

Wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, ist eine sachliche Ueberprüfung des gefällten Disziplinarerkenntnisses ausgeschlossen.

Wäre aber auch, im Gegensatze zur Auffassung des Berufungsgerichtes, eine Ueberprüfung der Richtigkeit des Disziplinarerkenntnisses prinzipiell zulässig, so muss doch zugegeben werden, dass bei Zugrundelegung des der Disziplinarkammer vorgelegenen Beweismateriales das von derselben gefällte Disziplinarerkenntnis der damaligen Sach- und Rechtslage und den bezüglichen Bestimmungen der Dienstpragmatik entsprochen hat. Dazu kommt, dass der Kläger selbst jede Beteiligung an dem Disziplinarverfahren abgelehnt hat, bei dieser Verhandlung nicht erschienen ist, die Annahme des Disziplinarerkenntnisses verweigert und sich selbst ausserstande gesetzt hat, von dem Rechtsmittel der Berufung an den Disziplinarhof des Eisenbahnministeriums Gebrauch zu machen, weshalb die ausgesprochene Dienstesentlassung sich als notwendige Folge dieses Verhaltens darstellt.

Demnach wäre es Verpflichtung des Klägers gewesen, nachzuweisen, dass die Strafe der Entlassung wider ihn unter Nichtbeachtung der Bestimmungen der Dienstpragmatik — also rechtswidrig — ausgesprochen worden ist, welche Voraussetzung im gegebenen Falle nicht zutrifft, und geht es nicht an, mit Umgehung der einschlägigen Bestimmungen der die beiderseitigen Rechte und Pflichten regelnden Dienstordnung, das vom Kläger im Disziplinarverfahren geflissentlich versäumte im Prozesswege nachzutragen. [E.-M.-Z. 49.710.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Teilstrecke „von der Innstrasse durch die Dresdnerstrasse bis zur Stromstrasse" der Linie Konz. Nr. 94: Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung: Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Dezember den von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 3. Juli durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der neu hergestellten Teilstrecke „von der Innstrasse durch die Dresdnerstrasse bis zur Stromstrasse" der mit der Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten Linie Nr. 94 der städtischen Strassenbahnen in Wien — bei welcher Amtshandlung der definitive Betriebskonsens für die gegenständliche Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ab 11. Juli 1903 ex commissione erteilt wurde — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen zur [illegible] genommen. [E.-M.-Z. 49.878.]

[illegible]rmalspurige Lokalbahn Petersdorf - Ullersdorf—Winkelsdorf. (Genehmigung der Projekte für die Mauerwerksanlagen und die Eisenkonstruktionen der Brücken in km 0·960, 10·520 und 0·397.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. Dezember die von Dr. Rudolf May[illegible] Konzessionäre der Lokalbahn Petersdorf-Ullersdorf—Winkelsdorf vorgelegten Projekte für die Mauerwerksanlagen und die Eisenkonstruktionen der Brücken in km 0·960, 10·520 und 0·397 der vorgenannten in Bauausführung befindlichen Bahnlinie nach Massgabe gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 46.332.]

Schmalspurige Lokalbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillertalbahn). (Baukonsenserteilung für die Wagenremise in der Station Jenbach.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat unterm 21. November dem Verwaltungsrate der Zillertalbahn in Wien zur Herstellung einer Wagenremise in der Station Jenbach der schmalspurigen Lokalbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillertalbahn) den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministerims erteilt. [E.-M.-Z. 53.098.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Aigen-Schwarzenberg. (Generelles Projekt: Ergebnis der durchgeführten Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. November auf Grund des Ergebnisses der am 22. und 23. September vorgenommenen Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission bezüglich des generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von Aigen nach Schwarzenberg die Trassenführung der gedachten Lokalbahn, sowie die Austeilung und Benennung der im Zuge derselben vorgesehenen Verkehrsstellen nach Massgabe des bei der bezeichneten Amtshandlung vorgelegenen Projektes unter gleichzeitiger Genehmigung der von der k. k. Statthalterei in Linz befürworteten Kommissionsanträge geeignet befunden, als Grundlage für die eventuelle Verfassung des bezüglichen Detailprojektes zu dienen. [E.-M.-Z. 48.222.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Gemeinde Wien — städtische Strassenbahnen. (Eröffnung der Linie vom Zentralfriedhofe [3. Tor] bis zur Endstation Schwechat [Ausweiche Rathgasse].) Am 8. Dezember wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke vom Zentralfriedhofe bis zur Endstation Schwechat (Ausweiche Rathgasse) aufgenommen.

Grazer Tramway-Gesellschaft. (Bestätigung des Direktors und des Direktor-Stellvertreters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Bestellung des Peter Hildmann zum verantwortlichen definitiven Direktor, sowie des Josef Pojatzi zum Direktor-Stellvertreter als verantwortlichen definitiven Leiter der technischen Abteilung der Grazer Tramway-Gesellschaft genehmigend zur Kenntnis genommen.

Verschiedene Mitteilungen.

Stubaitalbahn. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 15. Oktober 1903 fand in Innsbruck unter dem Vorsitze des Bürgermeisters Wilhelm Greil und im Beisein des Regierungsvertreters Statthalterei-Sekretärs Felix Gabos die konstituierende Generalversammlung der Stubaitalbahn statt. Bei derselben waren K 912.000 in Stammaktien mit 4560 Stimmen und K 1,688.000 in Prioritätsaktien mit 8440 Stimmen vertreten. Die versammelten Aktienzeichner beschlossen die Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Aktiengesellschaft Stubaitalbahn" und nahmen die vom k. k. Ministerium des Innern unterm 29. August 1903, Z. 38.727, genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag an. Zum dritten Punkte der Tagesordnung wurde die Uebertragung der Konzession für die Stubaitalbahn vom 17. August 1903, R.-G.-Bl. Nr. 171, sowie aller Rechte und Verbindlichkeiten auf die Aktiengesellschaft gegen Rückersatz aller Vorauslagen beschlossen. Des weiteren wurde die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrates mit 11 festgesetzt. Seitens der Staatsverwaltung wurden in den Verwaltungsrat entsendet Professor Karl Payr und Inspektor Gustav Purtscher, seitens des Landesausschusses von Tirol Landesausschuss Dr. Karl Pusch, seitens der Stadtgemeinde Innsbruck Dr. Anton Winkler, endlich seitens der Gemeinde Fulpmes Johann Falschlunger. Durch Wahl in der Generalversammlung wurden berufen: Ingenieur Josef Riehl, Regierungsrat Dr. Isidor Bing, Regierungsbaumeister Reinhold Körner, Julius Epstein, kaiserl. Rat Dr. Anton Kofler und Advokat Dr. Richard Foregger. In den Revisionsausschuss wurden ferner gewählt Ingenieur Franz Reichelt und Rechnungsrat Georg Wopfner als Mitglieder, sowie Anton Isack als Ersatzmann. Schliesslich wurde Dr. Pusch und Josef Riehl ermächtigt, die Protokollierung der Aktiengesellschaft durchzuführen. — In der am 8. November 1903 abgehaltenen konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Doktor Karl Pusch zum Vorsitzenden und Dr. Isidor Bing zum Stellvertreter des Vorsitzenden des Verwaltungsrates gewählt, sowie in das Exekutivkomitee Dr. Karl Pusch, Inspektor Purtscher, kaiserl. Rat Dr. Kofler und Dr. Foregger entsendet. [E.-M.-Z. 52.356.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes, Teil II, Heft 5 (Holz).

Mit 29. Februar 1904 wird der Teil II, Heft 5 (Holz), gültig vom 1. März 1898, des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband samt Nachträgen I bis VIII, sowie des dazugehörigen Anhanges, das Verzeichnis der österreichischen Verbandsstationen enthaltend, ausser Kraft gesetzt. Wegen der Herausgabe eines neuen bezüglichen Tarifes erfolgt später besondere Bekanntmachung.

Wien, am 7. Dezember 1903. [1215]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Genehmigung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und der Lagergelderhöhung bei der Abgabe in der Station Wien.

Die im Oktober 1903 kundgemachte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist für die in der Station Wien anlangenden, in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Frachtgüter, sowie die unter einem kundgemachte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist und Erhöhung des Lagergeldes für die in genannter Station anlangenden Kohlen- und Kokssendungen wurden mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Dezember 1903, Z. 48.653/16 a, genehmigt.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1216

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben. Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg.

Einführung eines neuen Anhanges zu den Lokalgütertarifen (Teile II).

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, gelangt ein neuer Anhang zu den Lokalgütertarifen (Teile II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben und der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg zur Einführung.

Dieser Anhang enthält:

I. Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen.

II. Bestimmungen für die Gebührenberechnung in konkurrenzierten Verkehrsrelationen.

Exemplare dieses Anhanges können zum Preise von K 1 für das Stück bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, sowie im Wege der Stationen bezogen werden.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1217]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag IV zu dem Verbands-Gütertarife, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1901 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, ein Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

Verkehrsbeschränkung für die Station Wien-Hauptzollamt, Ausserkraftsetzung sämtlicher Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Heiligenstadt und Michelbeuern, sowie Aenderung von Frachtsätzen im Ausnahmetarife VI (Emballagen) rücksichtlich der Station Kismarton.

Dieser Nachtrag ist bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 h für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1903. [1218]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Oesterreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Oesterreichischer Levanteverkehr.)

Einbeziehung der Station Karbitz (A.T.E.) in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, wird die Station Karbitz in den Tarif, Teil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr, und zwar in die für Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft unter der laufenden Nummer 1 für Udwitz, Görkau, Dux etc. auf Seite 36/37 des Tarifes vorgesehene Tarifposition einbezogen.

Wien, am 10. Dezember 1903. [1219]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Transportanstalten.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V zu dem Verbands-Gütertarife, Teil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 gelangt zu dem vom 1. August 1899 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3 (für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten etc.) ein Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält:

Ausserkraftsetzung sämtlicher Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Heiligenstadt und Michelbeuern.

Dieser Nachtrag ist bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 h für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1903. [1220]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verbandsgütertarif, Teil II.

Frachtsätze für Kammzug von deutschen Seehäfen nach Melk.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 treten für Kammzug von deutschen Seehäfen nach Station Melk der k. k. österr. Staatsbahnen nachstehende Frachtsätze in Kraft:

a = Frachtsätze für Sendungen unter 5.000 kg
b = „ „ mindestens 5.000 kg
c = „ „ „ 10.000 kg
} für einen Frachtbrief und Wagen.

Nach Melk k.k.St.B. von												
Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)			Hamburg B. und Wilhelmsburg			Stettin, Swinemünde während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff für die Seeeinfuhr			anderen deutschen Hafenstationen			
für 100 kg in Pfennig												
a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c
848	708	642	854	701	635	829	606	551	Altona . . . . = Hamburg +	2	5	5
									Hamburg-Sternschanze . . = „ +	—	3	2
									Harburg H. . . . . = „ —	6	7	6
									Harburg U.E. . . . . = „ —	5	5	5
									Lübeck . . . . = „ —	7	8	7
									Swinemünde bei offener Schiffahrt . . . . = Stettin +	39	44	39
									Pommerenzdorf . . . . . . = „ +	—	2	2
									Seeausfuhrverkehr:			
									Brake (Oldenburg), Bremerhaven, Geestemünde, Nordenhamm . . . = Bremen +	24	24	24
									Ortsverkehr:			
									Brake (Oldenburg) . . . . = Bremen +	32	36	32
									Bremerhaven, Geestemünde . . . . . = „ +	37	42	37
									Nordenhamm . . . . = „ +	43	48	43
									Emden . . . . = „ +	76	84	76
									Emden Aussenhafen . . . . = „ +	77	86	77
									Papenburg . . . . = „ +	60	67	60
									Leer . . . . = „ +	70	78	70

Wien, am 10. Dezember 1903. [1221]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güterschiffahrt.

Die Güteraufnahme an den noch offenen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Nussdorf, Pressburg, Gönyö, Néma und Raab wird am 19. Dezember 1903 eingestellt. Offen bleibt nach diesem Termine, so lange es die Witterungsverhältnisse gestatten, nur noch die Güterschiffahrt zwischen den Stationen Korneuburg, Wien und Budapest, sowie der Güterverkehr zwischen den Savestationen (Strecke Sissek—Semlin—Belgrad).

Wien, am 11. Dezember 1903. [1222]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Aufhebung eines Frachtsatzes.

Der im Nachtrage II zum Tarife vom 1. Jänner 1902 auf Seite 4 enthaltene Frachtsatz für den Verkehr von Seidowitz k.k.St.B. nach Komotau B.E.B. von 280 h für 1000 kg wird mit Ende Februar 1904 ohne Ersatz aufgehoben.

Teplitz, am 10. Dezember 1903. [1223]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.
Südwestösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.
Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Ermässigung der Reexpeditionsgebühr für die im Lagerhause der Stadt Wien eingelagerten Getreidesendungen.

Für die im Lagerhause der Stadt Wien eingelagerten Getreidesendungen wird im Falle der Inanspruchnahme der Reexpeditionsbegünstigung vom 1. Jänner 1904 an die Reexpeditionsgebühr von 4 Heller auf 3 Heller pro 100 kg ermässigt.

Wien, am 5. Dezember 1903. [1224]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Behebung einer Verkehrsunterbrechung.

In der Strecke Holubitz—Eywanowitz wird am 12. Dezember 1903 auch der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

Wien, am 11. Dezember 1903. [1225]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Befugnisse der Halte- und Ladestelle Schwansdorf.

Mit 1. Jänner 1904 werden die Befugnisse der an der Lokalbahn Zauchtel-Bautsch zwischen der Halte- und Ladestelle Tschirm und Bautsch gelegenen Halte- und Ladestelle Schwansdorf dahin erweitert, dass von diesem Tage an daselbst Frachtgüter in Wagenladungen schlechtweg, gleichviel ob die Beförderung in gedeckt oder offen gebauten Wagen zu erfolgen hat, zur Aufgabe und Abgabe gelangen können.

Das Nähere ist aus der affichierten Kundmachung zu ersehen.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1226]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Dezember 1899, Z. 55.137 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 30. Dezember 1899), publizierten Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach der Güternebenstelle Bad Lopuszna sind infolge Auflassung dieser Güternebenstelle ausser Wirksamkeit getreten.

Wien, am 11. Dezember 1903. [1227]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Anhanges zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 4, sowie eines neuen Anhanges zu den Tarifen, Teil II, Heft 2 und 5.

Mit 1. Jänner 1904, und bei Frachterhöhungen mit 15. Februar 1904, gelangen die neuen Anhänge zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 4, bezw. Teil II, Heft 2 und 5, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, enthaltend Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen, zur Einführung.

Zugleich treten die ab 1. Jänner 1901 gültigen Anhänge zu den Tarifen, Teil II, Heft 1, bezw. Teil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes samt allen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare der neuen Anhänge können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1228]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VII zum Tarif-Teil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag zur Einführung, welcher neue Ausnahmetarife, und zwar:

Nr. 11 a (für Baumwollabfälle),
" 16 a (für Holzstoffpappe, geleimte oder gefärbte),
" 28 a (für Sand und Schlickerde),
" 46 b (für Schwefelsäure),
" 46 c (für Salzsäure),
" 86 (für Papier) und
" 97 (für Knochen),

sowie sonstige Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht mehr ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Jänner 1904 in Kraft.

Exemplare des Nachtrages VII sind bei den beteiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von 35 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 10. Dezember 1903. [1229]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

9. Dezember. In der Strecke Villach—Franzensfeste wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

12. Dezember. In der Strecke Holubitz—Eywanowitz wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Erste steiermärkische Geflügelschau in Graz. (Frachtermässigung für Ausstellungstiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 7. bis 9. November 1903 in Graz abgehaltenen Ersten steiermärkischen Geflügelschau wurde die Verfügung getroffen, dass für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den in Steiermark gelegenen Linien der Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach die im Tarife, Teil I, Abt. B, Abschn. C, X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Internationale Ausstellung für die industrielle Verwertung von Spiritus und die Gärungsgewerbe in Wien. Die in Wien stattfindende Ausstellung für die industrielle Verwertung von Spiritus und die Gärungsgewerbe (s. Nr. 129 dieses Blattes vom 7. November 1903 unter „Sonstige Nachrichten") wird am 16. April 1904 eröffnet und am 31. Mai 1904 geschlossen werden.

Deutsche Ausstellung für Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft in Aussig. (Prolongierung des mit 14. Oktober 1903 abgelaufenen Rücksendungstermines.) Der Termin für die zum Ausstellungstarife erfolgende Rücksendung der in der Deutschen Ausstellung für Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft in Aussig ausgestellten Gegenstände ist in der Weise prolongiert worden, dass die eventuell bezahlten Frachtgebühren für die in der Zeit vom 15. bis 31. Oktober 1903 beförderten Ausstellungsgüter unter Einhaltung der im Tarife, Teil I, Abt. B, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen sonstigen Bedingungen gegen Vorlage der vorgeschriebenen Dokumente rückerstattet werden. (S. Nr. 78 dieses Blattes vom 10. Juli 1902 unter „Sonstige Nachrichten".)

Kunstausstellung in Budapest. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der vom Ungarischen Landesvereine für bildende Künste in der Zeit vom 15. November 1903 bis einschliesslich 15. Jänner 1904 in Budapest veranstalteten Kunstausstellung von Gemälden, Statuen u. s. w. finden für die Beförderung der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abt. B, gültig vom 1. Jänner 1902, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung. Der Rücksendetermin wurde bis einschliesslich 15. Februar 1904 festgesetzt.

Allgemeine Kaninchenausstellung in Zwickau i. B. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 14. bis 16. Februar 1904 in Zwickau i. B. stattfindenden Allgemeinen Kaninchenausstellung finden für die Beförderung der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände und Ausstellungstiere auf den in Böhmen gelegenen Strecken der k. k. österr. Staats- und Privatbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1903. (Einführung des Nachtrages V.) Mit 1. Dezember 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1903, der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. Dezember 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Ausland.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Einführung des Nachtrages IV.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 gelangte zu dem Tarifhefte A 2 der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält hauptsächlich Entfernungen für die neu einbezogenen pfälzischen Stationen Kirkel-Neuhäusel, Limbach-Altstadt und Obermoschel und für die Stationen Freienseen, Stockhausen (Oberhessen) und Weickartshain des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M., sowie für die Station Niederhöchstadt der Cronberger Bahn.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Berlin-Stettin - Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem 1. Dezember 1903 wurden in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 die Stationen Rummelsburg i. Pomm. des Direktionsbezirkes Danzig und Nieder-Salzbrunn des Direktionsbezirkes Breslau als Empfangsstationen aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. (Berichtigung.) Die durch den Nachtrag II zum Seehafen-Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Emshafenstationen des Direktionsbezirkes Münster in Klasse 3 b sich ergebende Frachterhöhung (veröffentlicht im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 136 vom 24. November 1903) tritt nicht im Verkehre mit Schaffhausen, sondern im Verkehre mit Waldshut ein.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Münster a. Neckar.) Am 1. Dezember 1903 wurde die Station Münster a. Neckar der Württembergischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Nordostdeutsch - Berlin - Bayerischer und Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischer Güterverkehr. (Neue Fassung des Warenverzeichnisses des Seehafen-Ausnahmetarifes E in der Klasse II unter 2 b.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 erhielt das Warenverzeichnis des Seehafen-Ausnahmetarifes E in der Klasse II unter 2 b folgende Fassung:

Im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern**) noch:

a) Wagenachsen und Zubehörteile (Buchsen, Lünsen, Ringe und Splinte), Kochherdplatten und Springfedern, sowie folgende Pochwerkteile: Pochschuhe, Pochsohlen, Pochhämmer mit Unterlagen, Hebedaumen, Hebeköpfe und Beschwerer, sämtlich von weniger als 100 kg Einzelgewicht;
b) Eisenbahnlokomotiven, Tender und Dampfwagen
c) Eisenbahnwagenkasten
d) Eisenbahnwagen aller Art
e) Eisenbahnwagenkrane

(b) bis e): zusammengesetzt oder zerlegt;)

f) Ersatz- und Reserveteile der unter b) bis e) bezeichneten Eisenbahnfahrzeuge.

**) Einschliesslich der deutschen überseeischen Kolonien.

Durch diese Erweiterung des Ausnahmetarifes E wird der bisherige Ausnahmetarif E¹ für zerlegte Lokomotiven aus der Schweiz nach Russland auf S. 183 des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Gütertarifes entbehrlich und daher gleichzeitig hierdurch aufgehoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3252	k. k. österr. Staatsbahnen		Aluminium der Pos. A—28 a der Güterklassifikation	Lend-Gastein	Feldkirch Buchs St. Margrethen Bregenz Eger Pontebba Wien	Aufgabe als Frachtgut a) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) „ „ „ 10.000 „ „ „ „ „ „ Einhaltung der einschlägigen allgemeinen „ Tarifbestimmungen. Diese Frachtsätze gelten für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife unter A—IV des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, sowie der Bestimmungen im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A sub II A 8	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	ad a) Ausnahmetarif III a ad b) Ausnahmetarif III b	ad a) Klasse A ad b) Ausnahmetarif III c	Verschieden	Im Kartierungswege		
3253	k. k. österr. Staatsbahnen		Bier	Leoben (St.B.) via St. Michael—Hieflau	Eisenerz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	96 Heller	80 Heller	16 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3254	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Bier in Fässern	Branik-Hodkovička	Smichow Prag (St.B.) Hrabovka trans. Nusle-Vršovic	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 14 14 14 10	Verschieden	Im Kartierungswege		Die nach Prag (St.E.) bestimmten Biersendungen müssen vom Empfänger abgeladen und direkt vom Eisenbahnwagen abgeführt werden
			Bierfässer, gebrauchte, leere, von obigen Transporten retourgehend	Smichow Prag (St.B.) Hrabovka trans. Nusle-Vršovic	Branik-Hodkovička	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung für das faktische Gewicht				14 14 14 10				
3255	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	Bierfässer, leer retourgehend	Bruch	Tschischkowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für beliebige Mengen. Instradierung via Obernitz. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	64 Heller	49 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		
3256	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Stankau-Ronsperg	Bier in Fässern	Stankau	Ronsperg	Aufgabe als Frachtgut mit nach Hostau adressierten Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	34 Heller	20 Heller	14 Heller	Im Kartierungswege		
			Bierfässer, gebrauchte, leere, von obigen Transporten retourgehend	Ronsperg	Stankau	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte			30 Heller	20 Heller	10 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3257	k. k. österr. Staatsbahnen		Blei der Pos. B—21 der Güterklassifikation	Příbram	Klostergrab	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	107 Heller	72 Heller	35 Heller	Im Kartierungswege		
3258	k. k. österr. Staatsbahnen		Blei der Pos. B—21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kosten	Komotau (St.B.) und Komotau (St.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller: 41	36	5	Im Kartierungswege		
			Bleiröhren, Bleikugeln, Bleischrot, Bleiwalzen, Bleiplomben, Stahlmantelbleigeschosse		Komotau (St.B.) und Komotau (St.B.) transit				55	36	19			
					Bodenbach (St.B.) und Bodenbach (St.B.) transit				55	45	10			
3259	k. k. österr. Staatsbahnen		Candiszucker	Prag (St.B.), Nusle-Vršovic		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller: a) / b)	a) / b)	a) / b)	Im Kartierungswege		
					Linz				287 / 270	200 / 170	87 / 100			
					Ried				*) 337 / 315	235 / 200	102 / 115			
									**) 331 / 309	235 / 200	96 / 109			
					Salzburg				361 / 336	251 / 213	110 / 123			
					Vöcklabruck				325 / 304	226 / 192	99 / 112			
					Wels				301 / 282	209 / 178	92 / 104			

*) ad Prag (St.B.)
**) ad Nusle-Vršovic

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3260	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement	Linz	Passau	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A IV c des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	44 Heller	29 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		
3261	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement	Linz	Simbach	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A—IV des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	47 Heller	31 Heller	16 Heller	Im Kartierungswege		
3262	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement			Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Diese Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A—IV des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-hercegowinischen Eisenbahnen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege, bezw. nach Massgabe der in der 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ im Rückvergütungswege		
				Innsbruck	Bregenz				66	50	16			
					Buchs				65	48	17			
					St. Margrethen				68	52	16			
				Söll-Lenkenthal	Bregenz				78	62	16			
					Buchs				74	59	15			
					St. Margrethen				78	62	16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
3263	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement	St. Johann in Tirol	Wörgl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	28	24	4	Im Kartierungswege		
					Wilten				44	40	4			
					Flaurling				50	48	2			
					Telfs				52	48	4			
					Silz				55	52	3			
					Oetzthal				57	55	2			
3264	k. k. österr. Staatsbahnen		Chamotte, Chamottemehl, Chamottemörtel und Chamottesteine	Ober-Bris	Erzberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	131 Heller	112 Heller	19 Heller	Im Kartierungswege		
3265	k. k. österr. Staatsbahnen		Schieferthon, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken	Nürschan	Ober-Bris	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	25 Heller	23 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3266	k. k. österr. Staatsbahnen		Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D—13 der Güterklassifikation	Sebenico	Castelvecchio	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	34	13	21	Im Kartierungswege		
					Dernis				34	12	22			
					Knin				42	17	25			
				Spalato	Castelvecchio				19	8	11			
					Dernis				44	19	25			
					Knin				52	24	28			

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9 a)	9 b)	9 c)	10 a)	10 b)	10 c)	11 a)	11 b)	11 c)	12	13	14
									Heller											
3267	k. k. österr. Staatsbahnen		Dünger (Stall- und Strassendünger) aus der Pos. D—13 der Güterklassifikation	a) Prag (St.B.) b) Vyšehrad c) Smichow	Dušnik	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	19	15	15	12	12	10	7	3	5	Im Kartierungswege		
					Herrendorf-Středokluk				23	19	19	16	16	14	7	3	5			
					Hořelitz				19	19	15	14	12	12	5	7	3			
					Hostivař				12	12	—	8	8	—	4	4	—			
					Litovitz				19	19	19	14	14	12	5	5	7			
					Nautonitz				23	23	23	18	18	16	5	5	7			
					Ouřinoves				15	15	—	10	10	—	5	5	—			
					Radotin				—	—	12	—	—	8	—	—	4			
					Řepora				15	15	15	10	10	8	5	5	7			
					Říčan				19	19	—	12	12	—	7	7	—			
					Swoleňowes				—	—	28	—	—	18	—	—	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3268	k. k. österr. Staatsbahnen		Sand der Position E—18 der Güterklassifikation	Penzing (Aufgabe)	Penzing (Abgabe)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	8 Heller	3 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		Für die Ueberstellung dieser Transporte von Penzing auf die Verladegeleise nächst dem Bauplatze für die Wiener Versorgungshäuser gelangen überdies die in den Bestimmungen über die Be- und Entladung von Wagen auf offener Strecke normierten Gebühren (Gemeinsame Beilagen) zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen zur Einhebung
			Steine der Position S—55, lit. a) und S—55, lit. b) der Güterklassifikation						6 Heller	3 Heller	3 Heller			
3269	k. k. österr. Staatsbahnen		Cottone aus der Pos. B—7 der Güterklassifikation, auch in Kisten verpackt	Imst, für Sendungen aus dem politischen Bezirke Reutte	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	218	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation	Innsbruck	Imst, mit der Bestimmung für den politischen Bezirk Reutte				38	32	6			
			Salz der Pos. S—7 a der Güterklassifikation						60	32	28			

(Spalten 9–11 bei Nr. 3269: Heller)

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3270	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenwaren der Pos. E—5 und 6 c) und d) der Güterklassifikation Glaswaren der Pos. H—15 c), Schiefergriffel (Schieferstifte) der Pos. S—17, Schiefertafeln mit oder ohne Rahmen (Rechentafeln) der Pos. S—17 der Güterklassifikation Frachtgüter aller Art, bestehend aus: Porzellan, in Kisten verpackt, Porzellan, in Steigen, Körben und Fässern, Klicker (Krimmer, Knicker, Glasschusser, Schusser, Märbel) der Pos. S—17 der Güterklassifikation, Mineralwasser der Pos. M—24	Eger	a) Wien-Praterquai, b) Wien-Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen nach Wien-Praterkai und Wien-Donaukaibahnhof müssen in diesen Stationen zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	ad a) 225 Heller, ad b) 233 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Frachtgüter aller Art		Nussdorf oder Wien II (K.F.J.B.)				358 Heller	300 Heller	58 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3271	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl der Pos. E—5, Eisenstahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 c) und d) und Schnittholz der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Neuberg	Mürzzuschlag	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Absender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Südbahn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 4	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Schnittholz der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Ettendorf Lavamünd St. Andrä St. Paul St. Stefan Wolfsberg	Unter-Drauburg					4 3 9 7 11 12				
3272	k. k. österr. Staatsbahnen		Bleche aus Pos. E—5, lit. b)	Kohleben	Mürzzuschlag	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Es bestehen keine Frachtsätze	Heller 8		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen von dem Industriegeleise in Kohleben stammen oder auf dasselbe übergehen. In den Frachtsätzen sind die vertragsmässigen Wagenbeistellungsgebühren nicht inbegriffen
			Holz der Pos. H—18, lit. a und H—19, lit. a	Mürzzuschlag	Kohleben					8				
			Schnittholz der Pos. H—18, lit. c und Schwarten, beim Schneiden des Holzes abfallend, der Pos. H—19, lit. e der Güterklassifikation	Kohleben	Mürzzuschlag					8				
			Holzsägespäne aus Pos. H—27 b der Güterklassifikation	Kohleben	Mürzzuschlag					8				
			Roheisen der Pos. E—7	Mürzzuschlag	Kohleben	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.				8				
			Blechabfälle aus Pos. E—9	Mürzzuschlag	Kohleben					8				
				oder umgekehrt										
			Kohle, mineralische, aus Pos. K—25	Mürzzuschlag	Kohleben					8				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										pro 100 kg				
3273	k. k. österr. Staatsbahnen		Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle der Pos. E—9 und Eisen und Stahl der Pos. E—7 und 8) der Güterklassifikation	Mürzzuschlag	Neuberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 15	Heller 12	Heller 3	Im Kartierungswege		
			Kohle, mineralische, der Pos. K—25	oder vice versa					15	12	3			
3274	k. k. österr. Staatsbahnen		Thon in Säcken, Thon, gebrannt oder geröstet, Chamotte, Chamottesteine, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Thonmehl und feuerfesten Mörtel	Zliv	Gojau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Heller 45	Heller 32·4	Heller 12·6	Im Kartierungswege		
					Krumau				45	30·4	14·6			
					Schwarzbach-Stuben				70	42·8	27·2			
					Erzberg				102	90	12			
					Krumpenthal				99	86	13			
					Vordernberg				124	110	14			
				oder umgekehrt										
3275	k. k. österr. Staatsbahnen		Stiegenstufen aus Pos. S—55 c) der Güterklassifikation	Friedeberg	Jägerndorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 72	Heller 66	Heller 6	Im Kartierungswege		
			Kleie aus Pos. M—4 der Güterklassifikation	Jägerndorf	Barzdorf				70	41	29			
				Jägerndorf	Jauernig				74	49	25			
				Sandhübel	Jauernig				44	39	5			
			Kaolin aus Pos. K—18 b) der Güterklassifikation	Stadt Weidenau	Ziegenhals	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			42	29	13			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3276	k. k. österr. Staatsbahnen		Mehl	Bransdorf	Jauernig	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	113	97	16	Im Kartierungswege		
			Mehl	Jägerndorf	Jauernig				106	83	23			
			Güter des Spezialtarifes 1	Bransdorf	Jauernig	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			79	74	5			
			Güter des Spezialtarifes 1	Jägerndorf	Jauernig				74	69	5			
			Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation	Olbersdorf	Jauernig				68	63	5			
									Heller	Heller	Heller			
3277	k. k. österr. Staatsbahnen		Porzellanerde, geschlemmte (Chinaclay, Kaolin), aus Pos. E—18 der Güterklassifikation	Stadt Weidenau	a) Jägerndorf b) Troppau (St.B.) oder Troppau (K.F.N.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	a) 59·5 b) 71·5	50 63	9·5 8·5	Im Kartierungswege		
			Chamotteziegel aus Pos. Z—1 der Güterklassifikation						a) 59·5 b) 71·5	56 69	3·5 2·5			
			Chamottemörtel aus Pos. M—27 der Güterklassifikation						a) 57	55	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3278	k. k. österr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon) aus der Pos Z—1 der Güterklassifikation	Knin	Sebenico	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	27	20	7	Im Kartierungswege		Die ermässigten Frachtsätze gelangen während ihres Bestandes unter denselben Bedingungen auch für gleichartige Sendungen von Knin nach den Sebenico und Spalato vorgelegenen Bestimmungsstationen insolange zur Anwendung, als der Ausnahmetarif II nicht schon einen billigeren Frachtsatz ergibt
					Spalato				35	27	8			
			Kalk, gebrannter, der Pos. K—4		allen Stationen der k. k. Dalmatiner Staatsbahnen				Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Verschieden			
3279	k. k. österr. Staatsbahnen		Getreide der Pos. G—9 und Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation	Triest-S. Andrae	Rovigno	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	70 Heller	55 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3280	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	Thon, lose, in offenen Wagen verladen, ferner Ziegel der Pos. Z—1 der Güterklassifikation	Karlsbad C.B.	Karlsbad K.J. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	8 Heller	6 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
3281	k. k. österr. Staatsbahnen	Kremstalbahn	Cement	Kirchdorf	Linz Nettingsdorf Traun	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	35 Heller	25 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
			Kohlen, mineralische, Flussspath, Gypsstein	Linz	Kirchdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			360 Heller pro Tonne = 1000 kg	288 Heller pro Tonne = 1000 kg	72 Heller pro Tonne = 1000 kg			
3282	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Güter der Klasse I II A	Linz	Grein (Bad Kreuzen)	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 99 99 84	Heller 75 75 75	Heller 24 24 9	Im Kartierungswege		
			Salz	Ebensee		Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			154	148	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
										Heller				
3283	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Bruchsteine und Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Schwertberg	Mauthausen transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	11	9	2	Im Kartierungswege		
			Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale		Dornach				24	20	4			
					Grein				28	24	4			
3284	k. k. österr. Staatsbahnen	Murtalbahn (Unzmarkt-Frauenburg—Mauterndorf)	Stahlzaggel	allen Stationen der Murtalbahn Unzmarkt-Frauenburg (loko und transit)—Mauterndorf		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I und II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen	Verschieden	Verschieden	10 Prozent	Im Kartierungswege		
			Kohle, mineralische								10 Prozent			
			Blochholz								25 Prozent			
			Düngemittel aller Art, auch künstliche								50 Prozent			
			Frischschlacke								35 Prozent			
			Sägespäne								35 Prozent			
			Schwartenholz								35 Prozent			
			Baumaterialien und maschinelle Einrichtungen aller Art			Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen für Neubauten industrieller Etablissements bestimmt sein, und muss dies auf den Frachtbriefen ausdrücklich bemerkt sein					50 Prozent unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg			
3285	k. k. österr. Staatsbahnen	Murtalbahn (Unzmarkt-Frauenburg—Mauterndorf)	Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun)	Tamsweg Thomathal	allen Stationen der Murtalbahn Unzmarkt-Frauenburg (loko oder transit)—Mauterndorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I und II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen	Verschieden	Verschieden	25 Prozent vom tarifmässigen Frachtsatze	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3286	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	Güter der Klasse I	Neubistritz	Wien II K.F.J.B.	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	334	301	33	Im Kartierungswege		
			Güter der Klasse II	oder umgekehrt					284	262	22			
			Schafwolle	Wien Donaukai-bahnhof	Neubistritz	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			278	262	16			
									Heller	Heller	Heller			
3287	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Plan-Tachau und Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 der Güterklassifikation	Bischofteinitz	Staab	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	25	16	9	Im Kartierungswege		
				Ronsperg					31	27	4			
			Glas der Pos. G—11 der Güterklassifikation	Stankau	Ronsperg	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte			39	25	14			
			Spiegelglas	Ronsperg	Stankau				43	25	18			
			Holz der Pos. H—18 a der Güterklassifikation	Ronsperg	Tachau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen			93	62	31			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3288	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	Holzzellstoff (Cellulose) der Pos. H—32 a und b der Güterklassifikation	Strakonitz transit	Freiung i. B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	43	33	10	Im Kartierungswege		
			Papierabfälle der Pos. P—2 lit. a der Güterklassifikation	Strakonitz transit	Freiung i. B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			70	52	18			
			Packpapier aus Pos. P—1 a	Freiung i. B.	Strakonitz transit	a) mindestens 5.000 kg b) " 10.000 " pro Frachtbrief und Wagen Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			a) 70 b) 70	52 52	18 18			
					Wien II (K.F.J.B.)				b) 243	218	25			
3289	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	Mineralwasser der Pos. M—24 der Güterklassifikation	Levico	Trient	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 56	Heller 48	Heller 8	Im Kartierungswege		Für sperrige Güter erfolgt die Berechnung unter Erhöhung des wirklichen Gewichtes um 50 Prozent
			Flaschen, leere, der Pos. H—16 Flaschenkapseln der Pos. F—24 Holzkisten, ordinäre, neue, der Pos. H 30 Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh der Pos. F—18 } der Güterklassifikation Stroh aus der Pos H—11 *) Kisten der Pos. K—17 Korkstöpsel	Trient	Levico				Verschieden	48	Verschieden			

*) Mit der ausdrücklichen Bestimmung zur Verpackung der Flaschen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3290	k. k. österr. Staatsbahnen	Unterkrainer Bahn	a) Stückgüter aller Art (exkl. sperrige Güter) b) Eisen und Eisenwaren der Pos. E–5 und 6 c) und d) der Güterklassifikation c) Cement (auch hydraulischen Kalk) der Pos. C–6 der Güterklassifikation	Laibach transit (für via Steinbrück rollende Güter)	Strascha, mit der Bestimmung nach Tschernembl und Senic oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens: in Mengen unter 5000 kg / 5000 kg / 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Kl. I 142 Kl. II 109 Kl. I 142 Kl. II 109 75 58	104 104 92 92 66 54	38 5 50 17 9 4	Im Kartierungswege		
3291	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Frachtgüter aller Art a) Emballagen, gebrauchte, leere, als Eilgut b) Eilgüter, die mit den vorstehend bezeichneten Emballagen gleichzeitig zur Aufgabe gelangen	Wels Lokalbahn Unter-Rohr transit	Unter-Rohr transit Wels Lokalbahn	Aufgabe durch einen Boten mit direkten Frachtbriefen nach den Stationen der Kremstalbahn / in den Stationen der Kremstalbahn Wartberg, Schlierbach, Kirchdorf, Michldorf oder Klaus-Steyrling unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen; Frachtzahlung für mindestens 1000 kg für den Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 48 a) 30 b) 48	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3292	K. k. österr. Staatsbahnen		Frachtgüter der Klassen a) II	Gojau	Laibach (St.B.)	Frachtzahlung mindestens für in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der für die betreffenden Tarifklassen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller a) 524 b) 346 c) — d) 320	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Leoben (St.B.) und Leoben (S.B.) transit					a) 332 b) 220 c) 110 d) 166				
			b) A		Leobersdorf	5000 kg pro Wagen				a) 304 b) 202 c) 104 d) 154				
					Linz					a) 140 b) 96 c) 62 d) 78				
			c) C		Mauthausen	10.000 kg pro Wagen				a) 120 b) 82 c) 56 d) 68				
					Passau					a) 236 b) 160 c) 88 d) 126				
			d) des Ausnahmetarifes III c		Salzburg					a) 256 b) 172 c) 92 d) 134				
					St. Valentin					a) 130 b) 90 c) 60 d) 74				
					Simbach					a) 246 b) 166 c) 90 d) 130				
					Wels					a) 160 b) 110 c) 68 d) 90				
				oder umgekehrt										
3293	k. k. österr. Staatsbahnen		Frachtgüter der Tarifklasse I	Teplitz-Waldthor oder Kosten	Wien II (K.F.J.B.) oder Nussdorf	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	592 Heller	476 Heller	116 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
3294	k. k. österr. Staatsbahnen		Frachtgüter aller Art	Dampfziegelei Grünlas	irgend zur Verladung überhaupt geeigneten Punkten der Elbogener Lokalbahn (exklusive des Granesauer Flügels)	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und zwar: a) für Wagen mit 11.300 kg Ladegewicht b) " " " 10.000 " " c) " " " 8.000 " " d) " " " 6.000 " "	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Es bestehen keine offiziellen Frachtsätze	Kronen pro Wagen a) 7 b) 6 c) 5 d) 4		Im Kartierungswege		
				und vice versa										

Wenn innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Anzahl von 900 Wagen à 11.300 kg Ladegewicht, oder bei Verwendung kleinerer Wagen die Anzahl von 10.170 t überschritten wird, so wird für die dieses Quantum übersteigenden Verfrachtungen von obigen Frachtsätzen ein Nachlass von 14¼ Prozent rückvergütet. Zu diesem Behufe sind vom Absender die Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1905 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen vorzulegen. In die Zählung der Wagen, resp. der beförderten Tonnen werden alle Wagen, welche am Verladegeleise der Dampfziegelei Grünlas faktisch beladen oder entladen wurden, einbezogen, gleichviel durch wen die bezüglichen Manipulationen erfolgt sind. Ausgenommen hiervon sind jedoch die etwa zu Bahnerhaltungszwecken dort entladenen Wagen, sowie sämtliche Stückgutsendungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3295	k. k. österr. Staatsbahnen		Frachtgüter der Tarifklassen I und II	Taus	Nussdorf, Wien II (K.F.J.B.) oder Wien-Praterkai	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen. Die Sendungen nach Wien-Donaukaibahnhof und Wien-Praterkai müssen dortselbst zum Umschlage gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	a) 348 b) 320	a) 310 b) 280	a) 33 b) 40	Im Kartierungswege		
					Wien-Donaukaibahnhof				a) 359 b) 332	a) 318 b) 288	a) 41 b) 44			
									Heller	Heller	Heller			
3296	k. k. österr. Staatsbahnen		Sperrige Güter	Prag (St.B.) oder umgekehrt	Iglau Stadt	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	381	292	89	Im Kartierungswege		
			Besonders ermässigtes Eilgut			In jedem Gewichte			254	220	34			
			Güter der Klasse I			in Mengen unter 5000 kg			254	220	34			
			Güter der Klasse II			in Mengen unter 5000 kg			213	170	43			
						Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen.			205	168	37			
						10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			192	168	24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3297	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Hinter-Třebaň—Lochowitz	Ermässigtes Eilgut	Lochowitz loko	Hinter-Třebaň loko	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	62	55	7	Im Kartierungswege		
			Frachtgüter der Tarifklassen I II A B C						62 56 49 42 31	55 48 38 30 27	7 8 11 12 4			
			Frachtgüter der Spezialtarife 1 2 3						39 35 26	30 27 25	9 8 1			
			Frachtgüter der Ausnahmetarife I II III a III b III c						26 23 56 56 49	25 17 47 43 35	1 6 9 13 14			
3298	k. k. österr. Staatsbahnen	Kremstalbahn	der Tarifklassen II und A der Güterklassifikation	Görkau oder vice versa	Traun	Bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für Artikel der Tarifklassen II und A geltenden Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Für Tarifklasse II . . 414 Heller „ „ A . . 282 „		Im Kartierungswege		
3299	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau, sowie der Eisenbahn Marienbad-Petschau	Frachtgüter der Klasse I	Luditz oder umgekehrt	Karlsbad C.B.	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 95	Heller 90	Heller 5	Im Kartierungswege		
			Frachtgüter der Klasse I	a) Buchau b) Bohentsch	Karlsbad C.B.				a) 127 b) 115	a) 90 b) 90	a) 37 b) 25			
			Frachtgüter der Klasse II	oder umgekehrt					a) 111 b) 100	a) 90 b) 90	a) 21 b) 10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3300	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Schwarzenau-Zwettl, Schwarzenau-Zlabings und Wolframs-Teltsch-Zlabings	Vergleiche Rubrik 10	Wien II (K.F.J.B.) oder Nussdorf	Battelau, Dobrawoda, Fussdorf, Höditz, Ihlawka-Katharinenbad, Neu-Cerekve, Ober-Cerekve, Pilgram, Počatek-Serowitz, Sollowitz-Jesowitz, Triesch, Wolframs-Cejl oder umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz Heller für 100 kg (siehe unten)		Im Kartierungswege		
3301	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	Frachtgüter aller Art	Starkenbach Stadt	Starkenbach transit und umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen / in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 8 / 10 / 12	Verschieden	Im Kartierungswege		

Nr. 3300 — Zugestandener Frachtsatz Heller für 100 kg:

nach	Besonders ermässigtes Eilgut	Stückgutklasse I	Stückgutklasse II	Wagenladungsklasse A	Ausnahmetarif III a	Ausnahmetarif III b	Ausnahmetarif III c
Battelau	282	282	226	187	223	212	174
Dobrawoda	294	294	237	194	233	221	181
Fussdorf	259	259	207	172	206	196	162
Höditz	292	292	238	197	234	223	185
Ihlawka-Katharinenbad	294	294	237	—	233	221	—
Neu-Cerekve	318	318	258	—	253	240	—
Ober-Cerekve	282	282	226	187	223	212	174
Pilgram	306	306	247	—	243	230	188
Počatek-Serowitz	306	306	247	—	243	230	—
Sollowitz-Jesowitz	286	286	232	193	228	217	181
Triesch	—	286	232	193	228	217	181
Wolframs-Cejl	269	269	216	179	213	202	167

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3302	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	Güter der Klasse C und des Ausnahmetarifes I	a) Starkenbach transit b) Starkenbach loko oder umgekehrt	Hradsko	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	a) 28 Heller b) 32 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Eilgut, ermässigtes und besonders ermässigtes, Stückgutklasse I und II		Jablonetz					a) 50 Heller b) 54 Heller				
			Klasse C und Ausnahmetarif I		Jablonetz					a) 31 Heller b) 35 Heller				
			Eilgut, ermässigtes und besonders ermässigtes, Stückgutklasse I und II		Přivlak-Ponikla					a) 26 Heller b) 30 Heller				
			Klasse A, B und C, Spezialtarif 1 und 2, Ausnahmetarif I		Přivlak-Ponikla					a) 21 Heller b) 25 Heller				
			Eilgut, ermässigtes und besonders ermässigtes, Stückgutklasse I und II		Rochlitz					a) 54 Heller b) 58 Heller				
			Klasse C und Ausnahmetarif I		Rochlitz					a) 34 Heller b) 38 Heller				
			Eilgut, ermässigtes und besonders ermässigtes, Stückgutklasse I und II		Sittowa-Haje					a) 24 Heller b) 28 Heller				
			Klasse A, B und C, Spezialtarif 1, Ausnahmetarif I		Sittowa-Haje					a) 18 Heller b) 22 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3303	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Swětla-Ledeč-Káčow	Besonders ermässigtes Eilgut, Stückgutklasse I	a) **Káčow** b) **Soběschin** c) **Sternberg a. d. Sazawa**	**Nussdorf, Wien II (K.F.J.B.)**	**Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Lokalgütertarif**	**Verschieden**	**a) 377 Heller b) 387 " c) 395 "**	**Verschieden**	Im Kartierungswege		
			Stückgutklasse II							**a) 307 Heller b) 315 " c) 322 "**				
			Klasse A	**oder umgekehrt**						**a) 254 Heller b) — " c) — "**				
3304	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Triest-Parenzo	Frachtgüter der 1. **Stückgutklasse,** 2. **gewöhnlichen Wagenladungsklasse**	Triest-St. Andrae loko und transit		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	**Heller** 1. / 2.	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Bei Sendungen Triest-St. Andrae transit inklusive Umladegebühr
					Dekani					36 / 30				
					Capodistria					40*) / 36*)				
			Frachtgüter der 1. Stückgutklasse, 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse, 3. ermässigten Wagenladungsklasse a							1. / 2. u. 3.				
					Isola					40*) / 36*)				
					Buje					110 / 70				
			Frachtgüter der 1. Stückgutklasse, 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse, 3. ermässigten Wagenladungsklasse a, 4. ermässigten Wagenladungsklasse b							1. / 2. 3. 4.				
					Grisignana					110 / 70				
					Bagni-St. Stefano Levade					110 / 70				
					Montona					126 / 90				
					Visinada					126 / 90				
					S. Domenica					126 / 90				
					Visignano					126 / 90				
					Parenzo					126 / 90				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3305	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme von sperrigen Gütern			Aufgabe als Frachtgut und von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Grünau	Wels Lokalbahn					59				
				Pettenbach						42				
				Scharnstein-Mühldorf						52				
				Steinachbrücke						47				
				Viechtwang						50				
				Voitsdorf						33				
				oder umgekehrt										
3306	k. k. österr. Staatsbahnen		Eilgut, gewöhnliches	Wien I (K.E.B.)	Steyr	Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen. Hierbei ist es gestattet, die in einer Relation gleichzeitig zur Beförderung gelangenden Kolli bis zu einer Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe aufzugeben. Im übrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	612	460	152	Im Kartierungswege		Werden Kolli im erwähnten mit solchen in einem höheren Gewichte zu einer Sendung vereinigt, so findet auf diese letzteren Kolli die normale Frachtberechnung Anwendung
					Linz				612	460	152			
					Wels				706	532	174			
					Ischl				928	696	232			
					Salzburg				1022	766	256			
					Wilten				1739	1000	739			
					Bludenz				1752	1079	673			
					Feldkirch				1752	1086	666			
					Götzis				1752	1089	663			
					Hohenems				1752	1092	660			
					Buchs				1752	1092	660			
					Dornbirn				1752	1092	660			
					Hard-Fussach				1794	1099	695			
					Schwarzach				1752	1099	653			
					Bregenz				1752	1099	653			
					Lustenau				1794	1099	695			
					St. Margrethen				1794	1099	695			
				oder umgekehrt										
				Wien II (K.F.J.B.)	Budweis				706	532	174			
					Neuhaus				801	534	267			
					Tabor				801	602	199			
					Strakonitz				896	674	222			
					Beneschau				959	666	293			
					Pisek				864	648	216			
					Příbram				1053	790	263			
					Klattau				1115	836	279			
					Pilsen K.F.J.B.				1115	836	279			
					Prag St.B.				962	666	296			
					Schlan				962	816	146			
					Marienbad				1365	907	458			
					Königswart				1396	914	482			
					Eger St.B.				1459	930	529			
					Brüx St.B.				1521	822	699			
					Teplitz-Waldthor				962	840	122			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3307	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Eilgut, gewöhnliches	Wien II (K.F.J.B.) **oder umgekehrt**	Teplitz-Waldthor	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	Lokalgütertarif	1583 Heller	962 Heller	621 Heller	Im Kartierungswege		
3308	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Mühlkreisbahn	Eis	Aigen-Schlägl	**Linz** **Ottensheim** **Urfahr**	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1904	Lokalgütertarif	**Heller** 60 44 52	**Heller** 46 35 41	**Heller** 14 9 11	Im Kartierungswege		
				Neufelden	**Linz** **Ottensheim** **Urfahr**				40 24 32	34 22 29	6 2 3			
				Pürnstein **km 38** **km 40** **km 42**	Neufelden	Ueberstellungsgebühr pro Wagen			**Heller pro Wagen** Verschieden	200 400 600 700	Verschieden			
3309	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Eisenerz	Treibach-Althofen transit	Klagenfurt (St.B.) Klagenfurt (S.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief. Das Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	23 Heller	19 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
3310	k. k. österr. Staatsbahnen	Gurktalbahn	Eisenerz	Mellach	Treibach-Althofen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	15	11	4	Im Kartierungswege		
				Strassburg					16	12	4			
				Gurk					19	15	4			
3311	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahn-Fahrzeuge	Rokitzan transit	Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Der Transport hat für Rechnung der Böhmischen Commercialbahnen zu erfolgen und hat auf den Frachtbriefen eine Dienststelle dieser Bahnen als Absenderin, bezw. als Empfängerin zu erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	23 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Bestandteile von Eisenbahn-Fahrzeugen	oder umgekehrt						Die nach der Gebührenberechnungstabelle entfallenden Frachtsätze abzüglich 50 Prozent				
3312	k. k. österr. Staatsbahnen	Monfalcone-Cervignano	Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	Monfalcone	Cervignano Reichsgrenze	Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht. Die Transporte müssen für Regiezwecke der „Societa Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane" bestimmt sein und unter deren Adresse zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif der Eisenbahn Monfalcone-Cervignano		13 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3313	k. k. österr. Staatsbahnen		Sand	Ratschach-Weissenfels	Assling	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht jedes verwendeten Wagens, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für den Bau des Karawanken-Tunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 14	Heller 9	Heller 5	Im Kartierungswege		
				Kronau					12	8	4			
3314	k. k. österr. Staatsbahnen		Sand, unverpackt, aus Pos. E−18 der Güterklassifikation	Modřan	Nusle-Vršovic transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	13 Heller	10 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
3315	k. k. österr. Staatsbahnen	Mühlkreisbahn	Sand	km 40·7/8	Rohrbach-Berg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Es besteht kein Frachtsatz	14 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3316	k. k. österr. Staatsbahnen	Mühlkreisbahn	Sand	Iglmühle (km 39·2)	Haslach	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Es besteht kein Frachtsatz	12 Heller		Im Kartierungswege		
3317	k. k. österr. Staatsbahnen		Erdfarben (Farberden) der Pos. E—20 der Güterklassifikation	Radnitz	Wien II (K.F.J.B.) oder Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	352	296	56	Im Kartierungswege		
3318	k. k. österr. Staatsbahnen		Farbholzextrakte	Rosenthal-Graupen	Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 604	558	46	Im Kartierungswege		
			Farbhölzer aller Art, geraspelt, gemahlen oder zerkleinert	Rosenthal-Graupen	Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg			435	400	35			
					Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg 10.000 kg			289 269	270 232	19 37			
					Wien-Donaukaibahnhof, Wien-Praterkai	bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg 10.000 kg			Verschieden	278 240	Verschieden			
			Sumach (Schmack)	Wien-Donaukaibahnhof, Wien-Praterkai	Rosenthal-Graupen	bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg 10.000 kg			Verschieden	278 240	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3319	k. k. österr. Staatsbahnen		Litophone aus der Pos. F—5 der Güterklassifikation	Salzburg (k.k.St.B.)	Hütteldorf-Hacking trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens { a) 5.000 kg b) 10.000 kg } pro Wagen. Die Sendungen müssen in der Station Hütteldorf-Hacking zur Weiterbeförderung über Heiligenstadt gelangen. Das Aufladen derselben hat der Absender auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	a) 295 Heller b) 277 Heller	a) 209 Heller b) 197 Heller	a) 86 Heller b) 80 Heller	Im Kartierungswege		
					Wien I (K.E.B.)	Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken			a) 301 Heller b) 282 Heller	a) 209 Heller b) 197 Heller	a) 92 Heller b) 85 Heller			
					Prag (St.B.)				a) 361 Heller b) 336 Heller	a) 251 Heller b) 235 Heller	a) 110 Heller b) 101 Heller			
					Teplitz-Waldthor				a) 415 Heller b) 412 Heller	a) 310 Heller b) 288 Heller	a) 135 Heller b) 124 Heller			
3320	k. k. österr. Staatsbahnen		Glas der Pos. G—11 der Güterklassifikation	Pribram	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	a) 214 Heller b) 158 Heller	a) 185 Heller b) 137 Heller	a) 29 Heller b) 21 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3321	k. k. österr. Staatsbahnen		Harzleim (Harzseife)	Bodenbach (St.B.)	Schüttenhofen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	183	145	38	Im Kartierungswege		
					Wodňan-Čičenic				197	155	42			
					Pilsen				138	111	27			
										Heller				
3322	k. k. österr. Staatsbahnen		Presshefe	Olmütz (St B.)	Liebenthal, Oest.-Schlesien	Aufgabe als Eilgut. Insoweit die Minimalgebühren in Frage kommen, gelangt eine solche von nur 40 h pro Sendung zur Berechnung	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	153		Im Kartierungswege		
					Hotzenplotz					173				
									Heller	Heller	Heller			
3323	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, lit a) und c) der Güterklassifikation	Hausruck	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	92	78	14	Im Kartierungswege		
					Heiligenstadt				92	78	14			
					Nussdorf				90	78	12			
					Wien I (K.E.B.)				87	74	13			
					Penzing				87	74	13			
					Hütteldorf-Hacking				85	74	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller ad a)	ad b)				
3324	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19, lit. a) und b) der Güterklassifikation	Salnau	a) Prag (St.B.), Vyšehrad, Smichow transit oder Hrabovka transit b) Smichow loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen muss eine fürstlich Schwarzenbergsche Dienststelle als Absenderin erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	64	68	Verschieden	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Wagenbeistellungs-, bezw. Schleppbahngebühr in Salnau nicht enthalten. Die Zugestehung dieser Tarifermässigung erfolgt als Ausfluss der zwischen der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft und der fürstlich Schwarzenbergschen Güterverwaltung anlässlich des Bahnbaues getroffenen Abmachungen
				Oberplan						64	68				
				Stögenwald						64	68				
				Schwarzbach-Stuben						64	68				
				Neustift-Quitosching						64	68				
				Stein-Irresdorf						64	68				
				Gojau						60·4	64·4				
				Krumau						58·4	62·4				
				Goldenkron						56·4	60·4				
				Adolfsthal						54	58				
				Krems-Mřič						53·2	57·2				
			Stamm- und Stangenholz, bis 19 m lang, aus der Pos. H—18, lit. a) und Schnittholz der Pos. H—18, lit. c)	Salnau						76	80				
				Oberplan						76	80				
				Stögenwald						76	80				
				Schwarzbach-Stuben						76	80				
				Neustift-Quitosching						76	80				
				Stein-Irresdorf						76	80				
				Gojau						69·6	73·6				
				Krumau						64	68				
				Goldenkron						63·6	67·6				
				Adolfsthal						60	64				
				Krems-Mřič						58·8	62·8				
			Holz der Pos. H—19, lit. c) und e) bis lit. h), dann Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20a	Salnau						76	80				
				Oberplan						73·2	77·2				
				Stögenwald						72	76				
				Schwarzbach-Stuben						70·8	74·8				
				Neustift-Quitosching						67·6	71·6				
				Stein-Irresdorf						66·8	70·8				
				Gojau						60 4	64·4				
				Krumau						58·4	62·4				
				Goldenkron						56·4	60·4				
				Adolfsthal						54	58				
				Krems-Mřič						53·2	57·2				
			Holz der Pos. H—18, lit. a), d) und e), Besen der Pos. B—10 a	Salnau						110	114				
				Oberplan						104·4	108·4				
				Stögenwald						102	106				
				Schwarzbach-Stuben						99·6	103·6				
				Neustift-Quitosching						93·2	97·2				
				Stein-Irresdorf						91·6	95·6				
				Gojau						78·8	82·8				
				Krumau						70	74				
				Goldenkron						70	74				
				Adolfsthal						66	70				
				Krems-Mřič						64·4	68·4				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3325	k. k. österr. Staatsbahnen		Brennholz, als: Scheit- (Kloben-), Knüppel- (Prügel-), Stock- (Wurzel-), Stock- (Stubben-) Holz aus der Pos. H—19, lit. a) und b) der Güterklassifikation	Salnau	Budweis loko und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen muss eine fürstlich Schwarzenbergsche Dienststelle als Absenderin erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 30	Verschieden	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Wagenbeistellungs-, bezw. Schleppbahngebühr in Salnau und Zámost nicht enthalten. Die Zugestehung dieser Tarifermässigung erfolgt als Ausfluss der zwischen der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft und der fürstlich Schwarzenbergschen Güterverwaltung anlässlich des Bahnbaues getroffenen Abmachungen
				Oberplan						30				
				Stögenwald						30				
				Schwarzbach-Stuben						30				
				Neustift-Quitosching						27·6				
				Stein-Irresdorf						26·8				
			Stamm- und Stangenholz der Pos. H—18, lit. a) der Güterklassifikation	Salnau	Zámost (Umschlag)					36				
				Oberplan						36				
				Stögenwald						36				
				Schwarzbach-Stuben						36				
				Neustift-Quitosching						36				
				Stein-Irresdorf						36				
				Gojau						36				
				Krumau						34				
				Goldenkron						33·6				
				Adolfsthal						30				
				Krems-Mřič						28·8				
3326	k. k. österr. Staatsbahnen		Stamm- und Stangenholz der Pos. H—18, lit. a)	Salnau	Krumau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 44	Heller 30	Heller 14	Im Kartierungswege		
				Oberplan					30	28	2			
				Stögenwald					30	26	4			
				Salnau	Budweis loko und transit				54	44	10			
				Oberplan					48	41	7			
				Stögenwald					48	39	9			
			Brennholz, als: Scheit- (Kloben-), Knüppel- (Prügel-), Stock- (Wurzel-), Stock- (Stubben-) Holz aus der Pos. H—19, lit. a) und b) der Güterklassifikation	Salnau	Krumau				24	18	6			
				Oberplan					21	17	4			
				Stögenwald					20	17	3			
			Holz der Pos. H—18, lit. c)	Salnau	Budweis loko und transit				68	54	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg		pro 100 kg			
										Heller					
										a)	b)				
3327	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Holz der Pos. H—18 (exkl. unbearbeitetes Stammholz) b) Holz der Pos. H—19 der Güterklassifikation, ferner unbearbeitetes Stammholz bis 19 m Länge	Tabor	Nusle-Vršovic Vyšehrad Smichow Prag (St.B.) Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	42	42	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Planá a. d. Luschnitz						42	42				
				Soběslau						48	48				
				Weseli-Mezimosti						54	48				
				Schewětin						54	48				
				Zámost						54	48				
				Budweis						54	48				
				Lomnitz						55	50				
				Wittingau						56	52				
				Chlumec-Pilař						56	54				
				Suchenthal						56	56				
				Erdweis						58	58				
				Gmünd						64	58				
				Gratzen						64	58				
				Schwarzenau						—	62				
				Freistadt in Oberösterreich						74	66				
				Mauthausen						—	76				
			Holz der Pos. H—18 (exkl. unbearbeitetes Stammholz) und Holz der Pos. H—21 der Güterklassifikation	Mauthausen	Nusle-Vršovic Vyšehrad Smichow Prag (St.B.)					76					
			Holz der Pos. H—18, H—19/e und H—21 der Güterklassifikation		Budweis					45					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3328	k. k. österr. Staatsbahnen		Schwarten und Säumlinge, beim Sägebetrieb abfallend, nicht über 1 m lang, lose oder in Bündeln	Klattau	Pilsen Eger Prag (St.B.) Brüx Dux-Liptitz Bodenbach (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 23 48 50 53 57 65	Verschieden	Im Kartierungswege		
3329	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen, Oberbau- und Brückenhölzer	allen Stationen der im Hefte I des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, und Abschnitt A aufgeführten Linien	Bilin	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienstesstelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Ausnahmetarifes I unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
3330	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. II—18 der Güterklassifikation	Bruck-Fusch Wald Trieben Rottenmann Selzthal Liezen Wörschach Steinach-Irdning Oeblarn	Hüttau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 34 55 49 46 43 43 40 40 34	Heller 30 52 46 42 40 40 36 36 30	Heller 4 3 3 4 3 3 4 4 4	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3331	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18/a und H—19/a der Güterklassifikation	Neuberg	Kohlleben	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	15 Heller	10 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen auf das Industriegeleise in Kohlleben übergeben. Im nebenstehenden ermässigten Frachtsatze ist die vertragsmässige Wagenbeistellungsgebühr nicht inbegriffen
3332	k. k. österr. Staatsbahnen		Buchenholz der Pos. H—19, lit. a), der Güterklassifikation	Steyr	Knittelfeld	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 65	Heller 52	Heller 13	Im Kartierungswege		Gilt nur für Sendungen, welche durch eine Schuhleistenfabrik bezogen werden
				Garsten					65		13			
				Ternberg					63		11			
				Trattenbach					62		10			
				Losenstein					62		10			
				Reichramming					60		8			
				Grossramming					58		6			
				Weyr					58		6			
3333	k. k. österr. Staatsbahnen		Schwarten und Säumlinge, beim Sägebetriebe abfallend, nicht über 1 m lang, lose oder in Bündeln	Dittersdorf	Freudenthal	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 15	Heller 13	Heller 2	Im Kartierungswege		
				Friedland a. d. Mohra					15	13	2			
				Karlsthal					19	16	3			
				Würbenthal					23	19	4			
				Freudenthal	Jägerndorf				19	16	3			
				Karlsthal					23	19	4			
				Würbenthal					23	19	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3334	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz des Spezialtarifes 2	Hennersdorf	Wichstadtl-Lichtenau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	74 Heller	62 Heller	12 Heller	Im Kartierungswege		
3335	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, 19 und 20 der Güterklassifikation	Knin	Spalato	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen in Knin mit der dort einmündenden Industriebahn angelangt und zur Verschiffung ab Spalato, bezw. Sebenico bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 58	Heller 42	Heller 16	Im Kartierungswege		Für Sendungen, welche in Spalato oder Sebenico mit Strassenfuhrwerk abgeführt oder mit der Bahn nach einer vorgelegenen Station zurückbefördert werden, wird nachträglich die Differenz gegenüber der normalen Fracht eingehoben
					Sebenico				46	36	10			
3336	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailtalbahn)	Schleifholz der Pos. H—19, lit. g) a) bis zu 2·5 m Länge	Görtschach-Förolach	Hermagor	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller ad a) 13	12	1	Im Kartierungswege		
			b) über 2·5 m Länge						ad b) 19	12	7			
			Stang[illegible] Pos. H—18, lit. a)		St. Stefan-Vorderberg				16	12	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3337	k. k. österr. Staatsbahnen		Brennholz, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2·5 m lang (Pos. H—19/a), dann für Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend (Pos. H—19/e)	Knin	Sebenico	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens*)	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	42	32	10	Im Kartierungswege		
					Spalato				52	38	14			
3338	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg	Holz aus der Pos. H—19 (mit Ausnahme von Brennholz) der Güterklassifikation	Hartberg	Fehring-Landesgrenze transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	57 Heller	40 Heller	17 Heller	Im Kartierungswege		

*) Für welches Brennholz, sowie für ebensolches Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2·5 m lang, und für Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, wird in jenen Fällen, wo bei Verladung dieser Artikel das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, die Frachtberechnung nach dem faktischen Gewichte der Sendung, mindestens aber für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens vorgenommen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3339	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Görz-Haidenschaft (Wippachtalbahn)	Holz der Pos. H—13, lit. a), c) und e) der Güterklassifikation	Haidenschaft Heiligenkreuz-Cesta	Görz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } b) 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	a) 28 Heller b) 22 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
3340	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter, aus der Pos. S—55, lit. a)	Sternberg a. d. Sazawa	Čerčan-Pišely transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen hat der Absender auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	20	17	3	Im Kartierungswege		
					Kolin St.E.G. transit				29	26	3			
					Kolin Oe.N.W.B. transit				31	26	5			
3341	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Bretter	Grein (Bad Kreuzen)	Linz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	62	48	14	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3342	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Pinzgauer Lokalbahnen (Zell am See-Krimml)	Scheitholz, Spreiselholz und Holzkohlen	Niedersill	Zell am See	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	17	9	8	Im Kartierungswege		Die Umladegebühr in Zell am See von 3 Heller für 100 kg ist in diesen Frachtsätzen nicht inbegriffen
				Stuhlfelden					23	12	11			
				Mittersill					25	12	13			
				Wald im Pinzgau					37	19	18			
				Krimml					40	20	20			
									Heller	Heller	Heller			
3343	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder-Eisenbahn	Holz des Spezial-Tarifes 2 und der Klasse C	Tannwald-Schumburg	Bad Schlag	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	27	22	5	Im Kartierungswege		
					Neudorf a. N.				29	24	5			
									Heller	Heller	Heller			
3344	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C	Georgenthal-Albrechtsdorf, Josefsthal-Maxdorf	Gablonz a. N.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	22	17	5	Im Kartierungswege		
					Gablonz-Brandl				23	18	5			
					Maffersdorf				29	24	5			
					Maffersdorf Fabrik				29	24	5			
					Neudorf a. N.				22	17	5			
					Proschwitz				27	22	5			
					Reichenberg				33	28	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3345	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Holz der Pos. H—18, lit. a), und H—19, lit. a), der Güterklassifikation	Reichenberg	Gablonz-Brandl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	26 Heller	21 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
3346	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Holz der Pos. H—19 exkl. lit. d), Holz der Pos. H—20, lit a), der Güterklassifikation	Grünthal		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Gablonz a. N.				37	21	16			
					Reichenberg				45	26	19			
3347	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	Bretter aus Pos. H—18, lit. c), 2 der Güterklassifikation	Ronsperg	Pilsen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	47 Heller	41 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
3348	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	a) Holz des Spezialtarifes 2 b) Holz des Ausnahmetarifes I	Bärenloch	Strakonitz loko und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ad b) mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	46	35	32	29	14	6	Im Kartierungswege		
				Freiung i. B.					50	37	33	31	17	6			
				Kubohütten					56	—	45	—	11	—			
				Schattawa (L.St.)					66	50	45	42	21	8			
3349	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	Holz des Spezialtarifes 2	Eleonorenhain	Strakonitz loko und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	70 Heller		59 Heller		11 Heller		Im Kartierungswege		
3350	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen: Strakonitz—Winterberg—Wallern Wodňan—Prachatitz—Wallern Wodňan—Moldauthein	Holz des Spezialtarifes 2	Chrobold	a) Wodňan—Cičenitz transit b) Moldauthein oder Zámost	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Verschieden		Heller a) 30	b) 43	Verschieden		Im Kartierungswege		
				Eleonorenhain							46	63					
				Oberhaid							34	45					
				Prachatitz							23	40					
				Säumerbrücke							44	56					
				Wallern							41	56					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3351	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Strakonitz-Winterberg-Wallern Wodňan-Prachatitz-Wallern	Holz des Ausnahmetarifes I	Prachatitz	Wodňan-Čičenic transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	25	22	3	Im Kartierungswege		
				Chrobold					33	28	5			
				Oberhaid					39	32	7			
				Wallern					47	38	9			
				Säumerbrücke					51	41	10			
				Eleonorenhain					54	43	11			
3352	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	Rund- und Schnittholz aus der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Pergine	Trient	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	28 Heller	20 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		
3353	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Trient-Tezzo (Valsuganabahn)	Holz der Pos. H—18 lit a) der Güterklassifikation	Levico	Grigno	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	34 Heller	25 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		
3354	k. k. österr. Staatsbahnen	Unterkrainer Bahnen	Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Laibach (S.B.) transit	Gottschee	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	69 Heller	40 Heller	29 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3355	k. k. österr. Staatsbahnen	Unterkrainer Bahn	Buchenholz der Pos. H—18, lit. a), der Güterklassifikation	Strascha Rudolfswert	Knittelfeld	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 114 110		Im Kartierungswege		
3356	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—18, lit. a) und H—18, lit. c), sowie der Pos. H—19, lit. a) der Güterklassifikation	Stationen der Strecke Grünau—Voitsdorf (inkl.)	Wien I (K.E.B.) Klosterneuburg-Weidling, Nussdorf transit, Tulln, Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 74 78	Verschieden	Im Kartierungswege		
3357	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—18 und H—19 der Güterklassifikation	Unter-Rohr transit	Wels loko und transit oder Wels Lokalbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	18 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3358	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Schnittholz der Pos. H—18, lit. c), Kistenwände und Satzkisten der Pos. H—18, lit. e) der Güterklassifikation	Viechtwang	Wels transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkt nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	33	29	4	Im Kartierungswege		
			Holzstäbe und Brettchen der Pos. H—19, lit. f) der Güterklassifikation			das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			31	27	4			
3359	k. k. österr. Staatsbahnen	Ybbstalbahn	Stangenholz	Lunz	Göstling	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	18	14	4	Im Kartierungswege		
				Pfaffenschlag					27	23	4			
			Bloch-, Lang- und Schleifholz	Pfaffenschlag	Kienberg-Gaming				25	17	8			
3360	k. k. österr. Staatsbahnen	Unterkrainer Bahnen	Holzkohle der Pos. II—25 der Güterklassifikation	Gottschee	Hüttenberg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 82	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Grosslack						75				
				Reifnitz						78				
				Strascha-Töplitz						84				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3361	k. k. österr. Staatsbahnen		Holzsägespäne aus Pos. H—27, lit. b) der Güterklassifikation	Rottenmann	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	85 Heller	57 Heller	28 Heller	Im Kartierungswege		
3362	k. k. österr. Staatsbahnen		Holzzellstoff und Strohzellstoff (Cellulose) der Pos. H—32 a) und b) der Güterklassifikation	Hermagor	Freiung im Böhmerwald	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Es besteht kein direkter Frachtsatz	224 Heller		Im Kartierungswege		
3363	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	Holzstoff	Sittowa-Haje	Rochlitz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	24 Heller	12 Heller	12 Heller	Im Kartierungswege		
3364	k. k. österr. Staatsbahnen	Kremstalbahn	Holzstoff	Klaus-Steyrling	Unter-Rohr	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen. **Minimalfrachtquantum von 60 Wagenladungen à 10 Tonnen pro Jahr**	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	49	26	23	Im Kartierungswege		
				Klaus-Steyrling	Linz trans.				92	42	50			
			Leer retourgehende Holzstoffsäcke als Frachtgut	Linz trans.	Klaus-Steyrling				69	42	27			
				Unter-Rohr	Klaus-Steyrling				39	26	13			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3365	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kremstalbahn	Holzstoff	Klaus-Steyrling	Nettingsdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. **Minimalquantum von 250 Wagenladungen à 10 Tonnen pro Jahr**	vom 1. Jänner 1904 längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	70	32	38	Im Kartierungswege		
					Linz trans.				92	40	52			
			Leer retourgehende Holzstoffsäcke als Frachtgut	Linz trans.	Klaus-Steyrling				69	40	29			
				Nettingsdorf					54	32	22			
3366	**k. k. österr. Staatsbahnen**		**Holzwolle der Pos. H—31 der Güterklassifikation**	Waidhofen a. d. Ybbs transit	Wien I (K.E.B.)	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.** Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	110	80	30	Im Kartierungswege		
3367	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Unterdrauburg-Wöllan	Holzwolle (Holzfasern) der Pos. H—31 der Güterklassifikation	St. Gertraud	Unterdrauburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	Lokalgütertarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3368	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	Kalk, gebrannt	Hrabačow	Hradsko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	24	18	6	Im Kartierungswege		
					Jablonetz a. Iser				28	21	7			
					Přiwlak-Ponikla				17	13	4			
					Rochlitz				30	23	7			
					Sittowa-Haje				15	11	4			
					Starkenbach loko				18	14	4			
					Starkenbach Stadt				13	10	3			
3369	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	Kalk, gebrannter	Villagnedo-Strigno	Trient	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für den Transport dieses Artikels gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	55 Heller	31 Heller	24 Heller	Im Kartierungswege		
3370	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohle	Siverić und Dernis	Sebenico oder Spalato	Auflieferung in ganzen Wagenladungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Gebühr von 1 Heller pro 100 kg, bezw. 1 Krone pro Wagen laut der besonderen Bestimmungen für die Stationen Sebenico und Spalato im Lokaltarife, Teil II, Heft 1, der k. k. österr. Staatsbahnen, Abschnitt A IX	Für die Ueberführung zu den Rivabahngeleisen in Sebenico und Spalato und die Benützung dieser Geleise wird keine Gebühr eingehoben		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3371	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlenlösche (Asche)	Wels oder St. Valentin	Linz	Der genannte Artikel muss von den k. k. Staatsbahnen bezogen und mit Frachtbriefen, auf welchen der Trabrennverein in Linz sowohl als Absender, wie auch als Empfänger erscheint, aufgegeben werden. Die Beförderung der Sendungen hat als Frachtgut zu erfolgen. Das Auf- und Abladen hat der Trabrennverein auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	80 Heller pro Tonne	40 Heller pro Tonne = 1000 kg, in minimo 4 Kronen pro Wagen	40 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		
				Linz	dem Trabrennplatze auf dem k. und k. Exerzierfelde in Linz				a) Bei Beförderung mittels Verbindungsbahn: 30 Heller pro Tonne, in minimo 3 Kronen pro Wagen. b) Bei Beförderung mittels Sonderzuges bis zu 10 Wagen: 4 Kronen für jede, wenn auch nur angefangene Viertelstunde unter den in den „Gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen" sub V enthaltenen Bestimmungen					
3372	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahnen Marienbad-Karlsbad und Karlsbad-Johanngeorgenstadt, ferner der Lokalbahnen Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau, Rakonitz-Mlatz, Strakonitz-Winterberg-Wallern und Wodnan-Prachatitz-Wallern	Kohlenlösche	auf den Linien der in der Rubrik 3 dieser Veröffentlichung genannten Bahnen		Die Kohlenlösche muss vom Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. vom Betriebe der weiters genannten Bahnen herstammen, als Frachtgut zur Aufgabe gelangen und muss die Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens entrichtet werden. Das Auf- und Abladen hat die die Kohlenlösche beziehende Partei auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	2 h für 1000 kg und 1 km, mindestens 80 h für 1000 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3373	k. k. österr. Staatsbahnen		Lebensmittel aller Art	Stationen der Istrianer Staatsbahn: Herpelje-Kozina, Canfanaro	Stationen der Dalmatiner Staatsbahn: Knin, Perković-Slivno	Aufgabe als Eilgut oder als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen hat die Bahnhof-Restauration in Herpelje-Kozina — Canfanaro — Knin — Perković-Slivno als Empfänger zu erscheinen, und müssen auch die Sendungen zur Gänze bei dem Betriebe der Bahnhof-Restauration Verwendung finden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent Nachlass von den jeweils nach der Gebührenberechnungstabelle im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, Ziffer VII, entfallenden Frachtsätzen bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und unter Wahrung eines Frachtsatzes von 8 h für 100 kg und der tarifmässigen Minimal-Frachtgebühren		Im Kartierungswege		
3374	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Lohe der Pos. L—11 der Güterklassifikation	Grein	Passau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	82·5 Heller	75 Heller	7·5 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
3375	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Mais	Nussdorf	Radboř	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	209	172	37	Im Kartierungswege		
				Wien-Donaukaibahnhof					215	178	37			
				Wien-Lagerhaus					209	174	35			
				Wien-Praterkai					209	174	35			
3376	k. k. österr. Staatsbahnen	Valsuganabahn	Mais	Trient	Villazzano	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	16 Heller	13 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
3377	k. k. österr. Staatsbahnen		Magnesit (Bitterspath), roh	Trieben	Ober-Břis	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	120 Heller	100 Heller	20 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3378	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation	**Innsbruck**	**Imst** mit der Bestimmung für den politischen Bezirk Reutte	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	38 Heller	32 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
3379	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Sieghart—Raabs und der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation	Raabs	Neubistritz	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	166 Heller	116 Heller	50 Heller	Im Kartierungswege		
3380	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kremstalbahn	Leer retourgehende Milchgeschirre als Eilgut	Linz	allen Stationen der Kremstalbahn	Beförderung als Eilgut. Aufgabe in beliebigen Mengen. **Versand von mindestens 6000 Liter Milch pro Monat von einem Absender**	vom 1. Jänner 1904 bis längstens 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Besonders ermässigtes Eilgut	Frachtfrei		Im Kartierungswege		
3381	**k. k. österr. Staatsbahnen**	.	Rüböl und Schmieröl	Wien I (K.E.B.)	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft bestimmt und an Organe derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	314 Heller	250 Heller	64 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3382	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Karlsbad-Johanngeorgenstadt und Marienbad-Karlsbad	Papierschlamm, Papierfangstoff und Zeugfangstoff	Hochofen	Lochowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	109 Heller	81 Heller	28 Heller	Im Kartierungswege		
3383	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau	Quarz	Theusing	Buchau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	31 Heller	25 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
3384	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Schwarzenau-Zwettl, Schwarzenau-Zlabings und Wolframs-Teltsch-Zlabings	Schafwolle	Wien-Donaukaibahnhof	Triesch	a) für Sendungen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	a) 304 Heller b) 242 "	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Höditz					a) 310 Heller b) 242 "				
					Teltsch					b) 219 Heller				

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publikation erfolgt von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen
3385	k. k. österr. Staatsbahnen		Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine, aus der Pos. S—7 a der Güterklassifikation	Aussee		Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Arnoldstein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				234				
					Brückl					186				
					Eberstein					190				
					Feldkirchen					204				
					Friesach					164				
					Glandorf					186				
					Hirt					168				
					Judenburg					134				
					Klagenfurt					198				
					Knittelfeld					134				
					Laibach					290				
					Launsdorf					186				
					Mösel					198				
					Neumarkt in Steiermark					154				
					Scheifling					144				
					St. Georgen a. d. Mur					134				
					St. Lambrecht					150				
					St. Veit a. d. Glan					188				
					Tarvis					238				
					Thalheim					134				
					Thörl-Maglern					234				
					Traibach-Althofen					172				
					Unzmarkt					138				
					Villach					222				
					Zeltweg					134				
					Arnoldstein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				178				
					Brückl					148				
					Eberstein					150				
					Feldkirchen					158				
					Friesach					136				
					Glandorf					148				
					Hirt					138				
					Judenburg					132				
					Klagenfurt					156				
					Knittelfeld					—				
					Laibach					220				
					Launsdorf					148				
					Mösel					154				
					Neumarkt in Steiermark					132				
					Scheifling					132				
					St. Georgen a. d. Mur					132				
					St. Lambrecht					132				
					St. Veit a. d. Glan					148				
					Tarvis					180				
					Thalheim					132				
					Thörl-Maglern					178				
					Traibach-Althofen					140				
					Unzmarkt					132				
					Villach					168				
					Zeltweg					132				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

- 1 (Fortlaufende Nummer): 3380
- 2/3: k. k. österr. Staatsbahnen
- 4 (für Artikel): Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine aus der Pos. 8—7 a der Güterklassifikation
- 5 (von): I. Ebensee; II. Hallein
- 6 (Bedingungen): Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt
- 7 (Zeit): vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904
- 8 (Tarif): Lokalgütertarif
- 9 (Frachtsatz): Verschieden
- 12 (Art der Durchführung): Im Kartierungswege

Zugestandener Frachtsatz Heller pro 100 kg

nach	I. a)	I. b)	II. a)	II. b)
Absdorf-Hippersdorf	188	168	246	222
Allentsteig	266	223	324	277
Altenmarkt-Thenneberg	218	196	276	250
Althütten	312	288	357	333
Atzenbrugg	164	146	222	200
Battelau	—	268	—	—
Beneschau	296	272	341	317
Beraun	296	272	341	317
Berndorf Fabrik	234	214	292	268
Bĕschin	296	272	341	317
Bilin	330	296	375	341
Bistřic	296	272	341	317
Blindenmarkt	—	146	—	—
Blisowa	258	234	303	279
Blowitz	274	246	319	291
Böheimkirchen	164	146	222	200
Březnitz	—	272	—	—
Brüx (St.B.)	330	296	375	341
Čerčan-Pišely	296	272	341	317
Chlumčan	316	292	361	337
Chrast	298	268	343	313
Dobrzan	298	268	343	313
Dušnik	300	276	345	321
Eger	224	196	269	241
Eggenburg	214	196	276	250
Eisenstein	210	184	255	229
Enzesfeld	226	208	284	262
Erlauf	180	162	238	216
Etsdorf	188	168	246	222
Frauenberg	—	—	—	248
Freiland-Türnitz	208	186	266	240
Furth-Palt	164	146	222	200
Fussdorf	—	268	—	322
Gars-Thunau	208	186	266	240
Gerichtsberg	208	186	266	240
Getzersdorf	164	146	222	200
Göpfritz	256	223	314	277
Greifenstein-Altenberg	164	146	222	200
Gross-Weikersdorf	188	168	246	222
Grün	250	224	295	269
Gutenstein	254	232	312	286
Hadersdorf-Weidlingau	164	146	222	200
Hainfeld	208	186	266	240
Hammern-Eisenstrass	242	216	287	261
Heiligenstadt	164	146	222	200
Herrendorf-Středokluk	302	278	347	323
Herzogenburg	164	146	222	200
Hičitz	—	262	—	—
Hlubočep	298	274	343	319
Hochpetsch	320	296	365	341
Hötzelsdorf-Geras	236	207	294	261
Hohenberg	208	186	266	240
Holoubkau	318	286	363	331
Horažďovic-Babin	274	246	—	291
Horn	218	196	276	250
Hořowitz	318	286	—	331
Hostivař	296	272	341	317
Hrabovka transit	296	272	341	317
Hütteldorf-Hacking	164	146	222	200
Iglau und Iglau Stadt	—	268	—	322

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg						
										Zugestandener Frachtsatz Heller pro 100 kg I. a)	I. b)	II. a)	II. b)			
	k. k. österr. Staatsbahnen		Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine aus der Pos. S—7 a der Güterklassifikation	I. Ebensee II. Hallein	Ihlawka-Katharinenbad	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	—	268	—	—	Im Kartierungswege		
					Janowitz					270	244	315	289			
					Jinec-Čenkau					296	272	341	317			
					Josefihütte					274	246	319	291			
					Judenau					164	146	222	200			
					Karlstein					296	272	341	317			
					Kaschitz					310	282	355	327			
					Kasniau					286	258	331	303			
					Katowitz in Böhmen					—	246	—	—			
					Kaumberg					218	196	276	250			
					Kauth					252	228	297	273			
					Kemmelbach-Ybbs					164	146	222	200			
					Kernhof					226	206	284	260			
					Kienberg-Gaming					208	186	266	240			
					Kirchberg am Wagram					188	168	246	222			
					Kirchstetten					164	146	222	200			
					Klattau					278	252	323	297			
					Klein-Heřmanitz-Sedletz					—	272	—	—			
					Klein-Schwechat					178	160	236	214			
					Klobuk					312	288	357	333			
					Klostergrab					360	328	405	373			
					Klosterneuburg-Weidling					164	146	222	200			
					Königswart					256	228	301	273			
					Koleč					306	282	351	327			
					Kolinec					—	280	—	—			
					Krems					164	146	222	200			
					Kriegern					302	274	347	319			
					Kritzendorf					164	146	222	200			
					Krumnussbaum					164	146	222	200			
					Kuttenplan					264	236	309	281			
					Ladowitz					330	296	375	341			
					Langenlois					188	168	246	222			
					Laun					316	292	361	337			
					Lautschim					258	234	303	279			
					Leneschitz					318	294	363	339			
					Leobersdorf					210	192	268	246			
					Lilienfeld					198	178	256	232			
					Limberg-Maissau					208	186	266	240			
					Lischan					320	288	365	333			
					Litowitz					302	278	347	323			
					Littitz					290	262	335	307			
					Lochowitz					296	272	341	317			
					Loosdorf					164	146	222	200			
					Lužan					296	270	341	315			
					Malonitz					304	280	349	325			
					Marienbad					264	236	309	281			
					Mauth					318	286	363	331			
					Melk					164	146	222	200			
					Michelhausen					164	146	222	200			
					Mies-Kladrau					274	246	319	291			
					Milin					296	272	—	—			
					Nakři-Netolitz					—	—	280	268			
					Nautonitz					304	280	349	325			
					Nemělkau-Welhartitz					296	272	341	317			
					Nepomuk					274	246	319	291			
					Neubruck					—	186	—	240			
					Neuern					260	234	305	279			
					Neugedein					258	234	303	279			
					Neuhütten					312	288	357	333			
					Neulengbach					164	146	222	200			
					Nezwěstitz					274	246	319	291			
					Nürschan					286	262	331	307			
					Nusle-Vršovic					296	272	341	317			
					Nussdorf					164	146	222	200			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg						
										Zugestandener Frachtsatz Heller pro 100 kg						
										I.		II.				
										a)	b)	a)	b)			
		k. k. österr. Staatsbahnen	Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine aus der Pos. 8—7 a der Güterklassifikation	I. Ebensee II. Hallein		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden					Im Kartierungswege		
					Ober-Břis					282	254	327	299			
					Ober-Cerekve					—	268	—	—			
					Ober-Georgenthal					350	318	395	363			
					Ober-Laa					178	160	236	214			
					Oberleutensdorf					348	318	393	363			
					Obernitz					330	296	375	341			
					Oed					244	224	302	278			
					Ossegg-Riesenberg					348	318	393	363			
					Ouřinoves					296	272	341	317			
					Paudorf					164	146	222	200			
					Penzing					164	146	222	200			
					Pernitz-Muckendorf					254	232	312	286			
					Perutz					318	288	363	333			
					Petersburg i. B.					302	274	347	319			
					Piesting					234	214	292	268			
					Pilsen					274	246	319	291			
					Pilsenetz					274	246	319	291			
					Pisek					—	—	296	280			
					Pladen					298	270	343	315			
					Plan					274	246	319	291			
					Plank					198	178	256	232			
					Plass					288	260	333	305			
					Počatek-Serowitz					—	268	—	—			
					Podersam					308	280	353	325			
					Pöchlarn					164	146	222	200			
					Popelin					—	268	—	—			
					Postelberg					322	290	367	335			
					Potscherad					324	292	369	337			
					Pottenbrunn					164	146	222	200			
					Pottenstein a. d. Triesting					234	214	292	268			
					Prag (St.B.)					296	272	341	317			
					Přestiz					296	270	341	315			
					Příbram					296	272	341	317			
					Prinzersdorf					164	146	222	200			
					Protiwin					—	—	286	272			
					Pürglitz					330	304	375	349			
					Purgstall					—	178	—	232			
					Purkersdorf					164	146	222	200			
					Putim					—	—	296	280			
					Putzeried					268	244	313	289			
					Radnitz					308	278	353	323			
					Radotin					312	288	357	333			
					Rakonitz					329	295	374	340			
					Ražic					—	-	296	280			
					Rekawinkel					164	146	222	200			
					Řepora					300	276	345	321			
					Řewnitz					296	272	341	317			
					Řičan					296	272	341	317			
					Rokitzan					308	278	353	323			
					Ronsperg					270	240	315	285			
					Rosenburg					208	186	266	240			
					Rudig					306	278	351	323			
					Saaz					316	284	361	329			
					St. Aegyd am Neuwalde					218	196	276	250			
					St. Andrä-Wördern					164	146	222	200			
					St. Pölten					164	146	222	200			
					St. Veit a. d. Gölsen					198	178	256	232			
					Sandau					246	218	291	263			
					Schaboglück					314	284	359	329			
					Scheibbs					198	178	256	232			
					Scheibmühl					188	168	246	222			
					Scheles					296	268	341	313			
					Schichowitz-Raby					—	268	—	—			
					Schlan					300	284	353	329			
					Schönberg am Kamp					188	168	246	222			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg						
										Zugestandener Frachtsatz Heller pro 100 kg						
										I. a)	I. b)	II. a)	II. b)			
	k. k. österr. Staatsbahnen		Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine aus der Pos. 8—7 a) der Güterklassifikation	I. Ebensee II. Hallein	Schrambach	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	198	178	256	232	Im Kartierungswege		
					Schüttenhofen					—	268	—	—			
					Schwarzenau					274	223	—	277			
					Schweissing-Tschernoschin					274	246	319	291			
					Schwihau					288	262	333	307			
					Sigmundsherberg					226	191	284	245			
					Sitzenberg-Reidling					164	146	222	200			
					Smichow					296	272	341	317			
					Spitzberg					232	206	277	251			
					Staab					276	252	321	297			
					Stadtl					340	312	—	—			
					Stankau					258	234	303	279			
					Statzendorf					164	146	222	200			
					Steinabrückl					234	214	292	268			
					Stiahlau					274	246	319	291			
					Strakonitz					—	241	305	286			
					Strančic					296	272	341	317			
					Stupno-Břas					308	278	353	323			
					Swoleňowes					306	282	351	327			
					Taus					236	212	281	257			
					Teinitzel					286	262	331	307			
					Tochowitz					—	272	—	—			
					Točnik					278	252	323	297			
					Traismauer					164	146	222	200			
					Třemoschna					280	252	325	297			
					Tulln					164	146	222	200			
					Tullnerbach-Pressbaum					164	146	222	200			
					Tuschkau-Kosolup					274	246	319	291			
					Unter-Radelberg					164	146	222	200			
					Viehofen-Fabrik					164	146	222	200			
					Vitis					—	239	—	—			
					Vrbno					314	290	359	335			
					Vyšehrad					296	272	341	317			
					Waldegg					244	224	302	278			
					Wappoltenreith					246	223	304	277			
					Weissenbach-Neuhaus					226	206	284	260			
					Wien I (K.E.B.)					164	146	222	200			
					Wien II (K.F.J.B.)					164	146	222	200			
					Wien-Donaukaibahnhof					164	146	222	200			
					Wien-Lagerhaus					164	146	222	200			
					Wiesa-Oberleutensdorf					341	312	387	357			
					Wieselburg a. d. Erlauf					—	168	—	222			
					Wilhelmsburg					188	168	246	222			
					Wittmannsdorf					226	208	284	262			
					Wodnian-Čičenic					—	—	280	263			
					Wöllersdorf					234	214	292	268			
					Wolframs-Cejl					—	268	—	—			
					Wolschan					274	246	319	291			
					Wotic-Weselka					296	272	—	—			
					Wotic-Stadt					—	272	—	—			
					Zbečno					320	294	365	339			
					Zditz					296	272	341	317			
					Ziersdorf					198	179	—	—			
					Zliw					—	—	—	248			
					Zlonitz					310	286	355	331			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg a)	b)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) a)	b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
									Heller		Heller (pro 100 kg)		Heller (pro 100 kg)				
3387	k. k. österr. Staatsbahnen		Fabriksalz aus der Pos. S—7 a der Güterklassikation	a) Ebensee b) Hallein	Atzenbrugg	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen wird durch die Eisenbahn bewirkt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	170	.	164	.	6	.	Im Kartierungswege		
					Eger				268	293	224	269	44	24			
					Eisenstein				247	272	210	255	37	17			
					Greifenstein-Altenburg				188	.	164	.	24	.			
					Hadersdorf-Weidlingau				182	.	164	.	18	.			
					Heiligenstadt				194	.	164	.	30	.			
					Hütteldorf-Hacking				182	.	164	.	18	.			
					Judenau				176	.	164	.	12	.			
					Klein-Schwechat				202	.	178	.	24	.			
					Klosterneuburg-Weidling				194	.	164	.	30	.			
					Krems				170	.	164	.	6	.			
					Kritzendorf				188	.	164	.	24	.			
					Michelhausen				170	.	164	.	6	.			
					Nussdorf				194	.	164	.	30	.			
					Ober-Laa				198	.	178	.	20	.			
					Penzing				182	.	164	.	18	.			
					Purkersdorf				176	.	164	.	12	.			
					Rekawinkel				170	.	164	.	6	.			
					St. Andrä-Wördern				182	.	164	.	18	.			
					Sandau				260	.	246	.	14	.			
					Spitzberg				243	.	232	.	11	.			
					Taus				239	.	236	.	3	.			
					Tulln				176	.	164	.	12	.			
					Tullnerbach-Pressbaum				176	.	164	.	12	.			
					Wien I (K.E.B.)				188	.	164	.	24	.			
					Wien II (K.F.J.B.)				200	226	164	222	36	4			
					Wien-Donaukaibahnhof				202	230	164	222	38	8			
					Wien-Lagerhaus				202	230	164	222	38	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3388	k. k. österr. Staatsbahnen		Salz der Pos. S—7, lit. a) der Güterklassifikation	Innsbruck	Lochau oder vorgelegenen Stationen bis Bludenz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Abladen wird durch die Eisenbahn bewirkt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	152 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
3389	k. k. österr. Staatsbahnen		Schafwollgarne	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf	Eger	1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. 2. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Ad 1. und 2. Anwendung der für die Klasse II, bezw. A bestehenden speziellen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	ad 1. Klasse I ad 2. Ausnahmetarif III a	ad 1. Klasse II ad 2. Klasse A		Im Kartierungswege		
3390	k. k. österr. Staatsbahnen		Schafwollgarne	Neugedein	Nussdorf Wien II (K.F.J.B.) Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 337	Heller 323	Heller 14	Im Kartierungswege		
						Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			315	292	23			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3391	k. k. österr. Staatsbahnen		Bruchsteine, unbearbeitete	Mauthausen	Garsten transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Steyrtalbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
3392	k. k. österr. Staatsbahnen		Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter der Pos. S—55, lit. a), der Güterklassifikation	Mauthausen	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 13	Heller 39	Heller 4	Im Kartierungswege		
					Hütteldorf-Hacking				41	39	2			
3393	k. k. österr. Staatsbahnen		Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter aus der Pos. S—55, lit. a), der Güterklassifikation	Pandorf	Wien I (K.E.B.) Hütteldorf-Hacking Hadersdorf-Weidlingau Purkersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 25 23 23 23	Heller 22 22 22 22	Heller 3 1 1 1	Im Kartierungswege		
					Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Nussdorf Wien-Praterkai				25 25 23 30	22 22 22 28	3 3 1 2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3394	k. k. österr. Staatsbahnen		Schotter	Mauthausen	Kleinmünchen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von Reichsstrassen bestimmt sein und mit an eine k. k. Strassenbaubehörde adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	12	8	4	Im Kartierungswege		
					Linz				14	8	6			
					Linz-Umschlagsplatz				20	12	8			
				Linz	Linz-Umschlagsplatz				6	4	2			
									Heller	Heller	Heller			
3395	k. k. österr. Staatsbahnen		Schotter der Pos. 8—55, lit. a) der Güterklassifikation	Zirl	Wilten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen von der Gemeindevorstehung Wilten unter der eigenen Adresse mit der Bestimmung zur Instandhaltung oder Anlage öffentlicher Strassen und Wege bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	10	8	2	Im Kartierungswege		
				Oetzthal					17	10	7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3396	k. k. österr. Staatsbahnen		Schotter der Pos. S–55, lit. a), der Güterklassifikation	Lindau	Lindau-Rangierbahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	6 Pfennig	4 Pfennig	2 Pfennig	Im Kartierungswege		
3397	k. k. österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. S–55, lit. a), der Güterklassifikation	Podgorje	Triest-St. Andrae, Servola	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 15·2	Heller 12	Heller 3·2	Im Kartierungswege		
				Herpelje-Kozina					13·2	12	1·2			
3398	k. k. österr. Staatsbahnen		Quadersteine aus der Pos. S–55, lit. b), der Güterklassifikation	Urfahr	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 77	Heller 64	Heller 13	Im Kartierungswege		
			Saumsteine Pos. S–55, lit. b), der Güterklassifikation						67	60	7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3399	k. k. österr. Staatsbahnen		Pflastersteine aus Pos. S—55, lit. b) der Güterklassifikation	Neuhaus transit †)	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen †) Für Sendungen von Neubistritz	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	67 Heller	63 Heller *)	4 Heller	Im Kartierungswege		*) Für den Transport der Pflastersteine auf der Schmalspurstrecke Neubistritz-Neuhaus gelangt der Frachtsatz von 22 Heller für 100 kg der ermässigten Wagenladungsklasse b) des Gütertarifes der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz bei Einhaltung der für dieselbe geltenden Tarifbestimmungen zur Anwendung.
3400	k. k. österr. Staatsbahnen		Pflastersteine aus Pos. S—55, lit. b) der Güterklassifikation	Kolinec Wolschan	Wien II (K.F.J.B.) oder Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	70 Heller 66 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
3401	k. k. österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. S—55, lit. b) der Güterklassifikation	Rozzo	Triest (St.B.) Triest-St. Andrae	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	27 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
3402		k. k. österr. Staatsbahnen	Steine (auch Marmor) der Güterklassifikation: mit geradlinigen Flächen (einschliesslich Steinplatten), roh behauen, dann Grenz- und Mühlsteine, exkl. Bord-, Pflaster- und Saumsteine, aus Pos. S—55, lit. b)	Krumau	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	96	88	8	Im Kartierungswege		
					Nussdorf				94	88	6			
			einfach, glatt behauen, ferner gesägte, geschliffene oder polierte Platten, sämtliche unverpackt oder bloss in Schutzrahmen, aus Pos. S—55, lit. c)	Krumau	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen.			139	116	23			
					Nussdorf				135	116	19			
				Ihlawka-Katharinenbad	Wien II (K.F.J.B.)				141	110	31			
					Nussdorf				141	110	31			
			mit geradlinigen Flächen (einschliesslich Steinplatten), roh behauen, dann Grenz- und Mühlsteine, exkl. Bord-, Pflaster- und Saumsteine, aus Pos. S—55, lit. b)	Ihlawka-Katharinenbad	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			90	72	18			
					Nussdorf				90	72	18			
			Bord-, Pflaster- und Saumsteine		Wien II (K.F.J.B.)				76	70	6			
			Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art, sowie Schotter aus Pos. S—55, lit. a)						61	58	3			
			Schiefer						76	67	9			

Zu Spalte 6 (für sämtliche Positionen): Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. — Im übrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3403	k. k. österr. Staatsbahnen		Steine	Schärding	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Regulierung des Alterbach-Mittellaufes bestimmt sein und mit an die k. k. Bauleitung für Wildbachverbauung in Salzburg adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Bezüglich der Sendungen in Wagenladungen haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Klasse II 145	102	43	Im Kartierungswege		
									Klasse A 103	72	31			
									Klasse B 80	56	24			
									Klasse C 58	41	17			
									Spezialtarif 3 und Ausnahmetarif I 52	36	16			
									Ausnahmetarif II 35	27	8			
									Ausnahmetarif III c 97	68	29			
3404	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus Pos. S—55, lit. b), der Güterklassifikation	a) Arbing b) Perg		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller a)	b)	Heller a)	b)	Heller a)	b)	Im Kartierungswege		
					Wien II (K.F.J.B.)				78·5	73	72	67	6·5	6			
					Nussdorf				77·5	72	72	67	5·5	5			
					Wien I (K.E.B.)				75·5	70	69	64	6·5	6			
					Penzing				73·5	68	69	64	4·5	4			
					Hütteldorf-Hacking				73·5	68	69	64	4·5	4			
					Klein-Schwechat				87·5	82	83	78	4·5	4			
			Steine der Pos. S—55, lit. c), *) der Güterklassifikation	a) Freistadt in Oberösterreich b) Kefermarkt c) St. Georgen a. d. Gusen		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens I. 5.000 kg, II. 10.000 kg } pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	I. *)	II.	I. *)	II.	I. *)	II.	Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze sub I gelangen auch für Steine der Pos. S—55, lit. b), der Güterklassifikation zur Anwendung
					Wien II (K.F.J.B.)				a) 164	124 b) 158	120 c) 152	115	152	100 142	94 145	94	12	24 16	26 7	21			
					Nussdorf				a) 158	120 b) 152	115 c) 152	115	150	100 142	94 143	94	8	20 10	21 9	21			
					Wien I (K.E.B.)				a) 152	115 b) 146	111 c) 140	107	136	94 129	88 129	88	16	21 17	23 11	19			
					Penzing				a) 146	111 b) 140	107 c) 140	107	136	94 129	88 129	88	10	17 11	19 11	19			
					Hütteldorf-Hacking				a) 146	111 b) 140	107 c) 140	107	136	94 129	88 129	88	10	17 11	19 11	19			
					Klein-Schwechat				a) 166	127 b) 160	123 c) 160	123	156	110 149	104 149	104	10	17 11	19 11	19			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller		Heller		Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
3405	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenitz-Dobříš	a) Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter der Pos. S—55, lit. a) b) Pflastersteine aus Pos. S—55, lit. c) der Güterklassifikation	Čerčan-Pišely	Prag (St.B.) Vyšehrad Smichow Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	17	28	10	17	7	11	Im Kartierungswege		
					Nusle-Vršovic				14	23	9	14	5	9			
					Hostivař				14	—	9	—	5	—			
					Ouřinowes				12	19	9	12	3	7			
					Říčan				12	19	9	12	3	7			
					Strančic				10	15	9	11	1	4			
					Beneschau				—	12	—	10	—	2			
					Sudoměřic-Nemyšl				17	28	13	21	4	7			
					Tabor				21	34	13	21	8	13			
					Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Nussdorf				—	81	—	66	—	15			
				Strančic	Prag (St.B.)				—	19	—	17	—	2			
				Požár	Prag (St.B.) Vyšehrad Smichow Hrabovka transit				30	41	18	29	12	12			
				Krhanitz					28	40	18	29	10	11			
				Poříč a. d. Sazawa					24	35	17	25	7	10			
				Požár	Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Nussdorf				79	83	69	78	10	5			
			I. Steine der Tarifklasse C II. Steine der Tarifklasse B			10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			I.	II.	I.	II.	I.	II.			
				Požár	Prag (St.B.) Vyšehrad Smichow Hrabovka transit				46	56	41	46	5	10			
					Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Nussdorf				112	121	103	113	9	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3406	k. k. österr. Staatsbahnen		Schiefer aus der Pos. S—55, lit. a) der Güterklassifikation	Stohl-Karlsdorf	Čellechowitz trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	48 Heller	46 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
		Mährische Westbahn			Kosteletz				60 Heller	57 Heller	3 Heller			
3407	k. k. österr. Staatsbahnen	Bregenzerwaldbahn	Steine, roh und behauen	Bezau	Bregenz k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	48 Heller	38 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
3408	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg und Gleisdorf-Weiz	Schotter aus der Pos. S—55, lit. a) der Güterklassifikation	Weiz		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Neudau				37	35	2			
					Sebersdorf				38	35	3			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
3409	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Kalksteine aus Pos. 8—55, lit. a), der Güterklassifikation	Sedlischt	Kolin	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	28 Heller	19 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		
3410	k. k. österr. Staatsbahnen	Kremstalbahn	ca. 40 Waggons Schotter der Pos. 8—55, lit. a), der Güterklassifikation	Ober-Micheldorf	Wartberg a. K.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen bei der Regulierung von Strassen in den Gemeindebezirken Nussbach und Wartberg verwendet und mit an die Vorstehungen der genannten Gemeinden adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	14 Heller	8 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
3411	k. k. österr. Staatsbahnen	Mährischen Westbahn	Bruchsteine und Schotter	Džbell-Jessenetz	Triebitz transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 20	Heller 17	Heller 3	Im Kartierungswege		
				Kornitz	Čellechowitz				18	15	3			
					Prossnitz Lokalbahn				19	16	3			
					Prossnitz K.F.N.B. transit				19	16	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach			Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3412	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobříš	Pflastersteine aus der Pos. S—55, lit. b), der Güterklassifikation	Krhanitz	Dawle	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
3413	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau	Basaltschotter	Bohentsch	Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Hütteldorf-Hacking Hadersdorf-Weidlingau Penzing Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von öffentlichen Strassen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 88	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Klosterneuburg-Weidling Linz Wels Lambach Kleinmünchen					87 74 79 80 75				
3414	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau	Basaltschotter	Bohentsch	Petschau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1904, bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 20	Heller 14	Heller 6	Im Kartierungswege		
					Pladen				14	9	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3415	k. k. österr. Staatsbahnen	Unterkrainer Bahnen	Bruchsteine, unbearbeitete, aus Pos. 8—55, lit. a), der Güterklassifikation	Gross-Laschitz	Laibach (S.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der übrigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für durch die k. k. Bahnerhaltungssektion Laibach I zur Ausführung gelangende Bauten bestimmt und an die genannte Bahnerhaltungssektion adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	32 Heller	9·2 Heller	22·8 Heller	Im Kartierungswege		
3416	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Triest-Parenzo	Schotter	Buje	Dekani	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	29 Heller	22 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
3417	k. k. österr. Staatsbahnen		Schlackensand	Königshof	Příbram	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	25 Heller	15 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3418	k. k. österr. Staatsbahnen	Unterkrainer Bahn	Schwefel zu Weinbauzwecken	1. Laibach (S.B.) transit oder 2. Laibach (U.K.B.)	Sittich	Aufgabe als Frachtgut: a) in beliebigen Mengen; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	1. a) 51 b) 46 2. a) 48 b) 41	a) 27 b) 23 a) 24 b) 21	a) 27 b) 23 a) 24 b) 20	Im Kartierungswege		
					Rodokendorf				1. a) 61 b) 52 2. a) 55 b) 47	a) 31 b) 26 a) 28 b) 24	a) 30 b) 26 a) 27 b) 23			
					Grosslack				1. a) 72 b) 61 2. a) 66 b) 56	a) 36 b) 31 a) 33 b) 28	a) 36 b) 30 a) 33 b) 28			
					Treffen				1. a) 76 b) 65 2. a) 72 b) 61	a) 38 b) 33 a) 36 b) 31	a) 38 b) 32 a) 36 b) 30			
					Hönigstein				1. a) 87 b) 74 2. a) 82 b) 70	a) 44 b) 37 a) 41 b) 35	a) 43 b) 37 a) 41 b) 35			
					Rudolfswert				1. a) 99 b) 84 2. a) 93 b) 79	a) 50 b) 42 a) 47 b) 40	a) 49 b) 42 a) 46 b) 39			
					Straschа-Töplitz				1. a) 109 b) 92 2. a) 104 b) 88	a) 55 b) 46 a) 52 b) 44	a) 54 b) 46 a) 52 b) 44			
3419	k. k. österr. Staatsbahnen		Schwefelsäure und Salzsäure aus der Pos. S—3 lit. b) der Güterklassifikation	Kasnlau	Wien II (K.F.J.B.) oder Wien Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	172 Heller	144 Heller	28 Heller	Im Kartierungswege		Nebenstehende Frachtsätze gelten auch bei Zusammenladung von Schwefelsäure und Salzsäure in einem Wagen
3420	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Mechenic-Dobříš	Strassenabraum	Prag (St.B.)	Eule	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	43 Heller	17 Heller	26 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3421	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Trient-Tezze (Valsugana-Bahn)	Weintrauben zur Wein- und Weinmostbereitung, in offenen Kisten oder Körben verpackt, im Gewichte von mindestens 40 kg pro Kollo	Borgo Grigno Roncegno-Marter Tezze Villagnedo-Strigno	Trient	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 3	Heller 78 104 70 112 86	Heller 72 92 66 99 79	Heller 6 12 4 13 7	Im Kartierungswege		
3422	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale, nicht feuerfest, nicht engobiert, nicht gefärbt und nicht glasiert	Nixdorf transit	Nixdorf-Mitte	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
3423	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	Mauer- und Dachziegel der Pos. Z – 1 der Güterklassifikation	Wildstein	Fleissen-Grossloh	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für den Bau eines Kaolin-Schlammwerkes nächst der Station Fleissen-Grossloh bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	13 Heller	9 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3424	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Mauer- und Dachziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Sattledt	Grossendorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
3425	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfannen-), Backsteine, sämtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), aus der Pos. Z—1 der Güterklassifikation	Haiding	Unter-Rohr transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller pro Tonne à 1000 kg: 250	200	50	Im Kartierungswege		
				Wels					200	140	60			
				Wels L.B.					190	140	50			
				Steinhaus bei Wels					170	106	64			
				Sattledt					130	106	24			
3426	k. k. österr. Staatsbahnen		Zucker der Pos. Z—8 lit. a) der Güterklassifikation	Troppau (St.B.) und Wawrowitz Zuckerfabrik	Jauernig	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg für den Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller: 145	117	28	Im Kartierungswege		
									137	103	34			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3427	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	Abfallwasser, schwefelsäurehältiges (Abfallprodukt bei der Oelraffination), der Pos. A—23 der Güterklassifikation	Borysław	Dąbie-Piaski	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	97	86	11	Im Kartierungswege		
				Drohobycz					96	85	11			
				Głeboka					85	73	12			
				Gorlice					65	52	13			
				Grybów					59	46	13			
				Iwonicz					73	61	12			
				Jasło					69	55	14			
				Jedlicze					72	59	13			
				Krosno					72	59	13			
				Marcinkowice					69	55	14			
				Nadwórna					123	112	11			
				Neu-Sandec					67	54	13			
				Posada-Chyrowska					83	72	11			
				Przemyśl					78	66	12			
				Stróże					59	46	13			
				Ustrzyki					86	75	11			
				Wola-Lużanska					62	48	14			
				Zagorzany					64	50	14			
									Heller	Heller	Heller			
3428	k. k. österr. Staatsbahnen		Abfallwasser, schwefelsäurehältiges (Abfallprodukt bei der Oelraffination), der Pos. A—23 der Güterklassifikation	Borysław	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	50	33	17	Im Kartierungswege		
				Drohobycz					44	29	15			
				Głeboka					55	37	18			
				Gorlice					79	64	15			
				Grybów					82	67	15			
				Itzkany					90	75	15			
				Iwonitz					71	55	16			
				Jasło					74	59	15			
				Kołomea					65	48	17			
				Krechowice					52	35	17			
				Krosno					73	57	16			
				Marcinkowice					90	75	15			
				Nadworna					62	44	18			
				Neu-Sandec					89	74	15			
				Posada-Chyrowska					52	35	17			
				Przemyśl					44	29	15			
				Stanislau					55	37	18			
				Stróże					82	67	15			
				Ustrzyki					58	41	17			
				Wola łużanska					79	64	15			
				Zagorzany					78	62	16			
				Zuczka					76	61	15			
									Heller	Heller	Heller			
3429	k. k. österr. Staatsbahnen		Bier in Fässern	Grzymałów	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für Mengen a) unter 10.000 kg, b) von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	a) 157 b) 151	a) 140 b) 134	a) 17 b) 17	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3430	k. k. österr. Staatsbahnen		Bier in Fässern	Saybusch-Żywiec	Wadowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	72	45	27	Im Kartierungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Wadowice	Saybusch-Żywiec	Aufgabe als Frachtgut und Auflieferung in jeder Menge. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			48	45	3			
3431	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Bier in beliebiger Verpackung	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für 5000 kg pro Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Klasse A, gekürzt um 25 Prozent	25 Prozent von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Kartierungswege		
						beliebige Mengen.				Klasse II, gekürzt um 25 Prozent				
			Bierfässer, leer zurückkehrend							Klasse A, gekürzt um 25 Prozent				
			Bierflaschen, in Kisten verpackt, leer zurückkehrend							Klasse II, gekürzt um 25 Prozent				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3432	**k. k. österr. Staatsbahnen**		**Borstenvieh, welches als seuchenverdächtig dem Seuchentilgungsverfahren unterworfen ist**	**Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien**		Aufgabe von mindestens 10 Stücken als **Frachtgut** oder Frachtzahlung für diese Anzahl mit der Bestimmung zur Verwertung mittels Schlachtung in einem Schlachthause, welches entsprechend den Durchführungsbestimmungen zur kaiserlichen Verordnung vom 15. September 1900, R.-G.-Bl. Nr. 154, betreffend die Abwehr und Tilgung der Schweinepest (Schweineseuche), mit einem eigenen Schienenstrange mit der Eisenbahn verbunden ist. Dem Frachtbriefe ist ausser dem durch die ebenerwähnten gesetzlichen Bestimmungen vorgeschriebenen Zertifikate noch ein weiteres vom betreffenden Bezirkstierarzte nach dem unten beigefügten Formulare ausgefertigtes Zertifikat beizugeben. Letzteres Zertifikat wird von der Bestimmungsstation, wenn diese an den nebenbezeichneten Bahnlinien liegt, oder, falls die Sendung auf eine fremde Anschlussbahn übergeht, von der Uebergangsstation der k. k. Staatsbahnen dem Frachtbriefe entnommen und daselbst zurückbehalten. Einhaltung der diesfalls bestehenden gesetzlichen Bestimmungen, sowie der allgemeinen Tarifbestimmungen	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	Lokalgütertarif	**Frachtsätze der Klasse II für die im Tarif-Teile I, Abteilung B, Abschnitt B, unter II—e) bei Aufgabe von weniger als 20 Stücken festgesetzten Rechnungsgewichte**	**Frachtsätze der Klasse II für die im Tarif-Teile I, Abteilung B, Abschnitt B, unter II—e) bei Aufgabe von mindestens 20 Stücken festgesetzten Normalgewichte**	Verschieden	Im Kartierungswege		

Formular.

Zertifikat.

Der gefertigte k. k. Bezirkstierarzt bestätigt zum Behufe der Inanspruchnahme der von den k. k. österr. Staatsbahnen für den Transport von als seuchenverdächtig befundenem Borstenvieh veröffentlichten Begünstigung,*) dass die nachstehend näherbezeichneten Schweine wegen Verdachtes der Ansteckung durch Schweinepest zur sofortigen Schlachtung im Schlachthause der Gemeinde . . . . bestimmt und mittels Eisenbahn unter veterinärpolizeilicher Aufsicht dahin zu befördern sind.

Beschreibung der Tiere:

Anzahl und Gattung (Spanferkel, Frischling, mageres oder gemästetes Schwein): . . . .

Ursprung (Gemeinde, politischer Bezirk und Land): . . . .

Art der Kennzeichnung der Tiere als seuchenverdächtig: . . . .

. . . . am . . . . 19 . . . .

Unterschrift des k. k. Bezirkstierarztes.

*) Diese Begünstigung erstreckt sich nur auf Sendungen, welche aus weniger als 20 Stück pro Frachtbrief bestehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3433	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation	Podgórze-Bonarka	allen Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, angeführten Linien	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Ausnahmetarif I des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	Verschieden	Im Kartierungswege	Behufs Erlangung der nebenbezeichneten Frachtermässigung ist eine Kaution von 2000 Kronen in barem oder in pupillarsicheren Wertpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu erlegen, welche bis zu dem Betrage der Differenz zwischen der normalen Tarifierung und dem Ausnahmetarife I zugunsten der Eisenbahn verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. — Der bezügliche Nachweis ist unter Vorlage der Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende März 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu erbringen. **Im Wechselverkehre** mit den Lokalbahnen des Abschnittes B im Tarife, Teil II, Heft 2, bleiben die bezüglichen Kürzungsbestimmungen in Geltung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3434	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement	Krakau	Rawa ruska	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Baue der Strasse zwischen Rawa ruska und Niemirów bestimmt sein und mit an den Bezirksausschuss in Rawa ruska als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen ist vom Versender, bezw. Empfänger zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	79 Heller	59 Heller	20 Heller	Im Kartierungswege		
3435	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahn	Manganerze	Jakobeni	Hatna transito	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 89	Heller 74	Heller 15	Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze haben nur für Sendungen nach Deutschland Gültigkeit
				Dorna-Watra					96	80	16			
			Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Jakobeni		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen			3	84	9			Diese Frachtsätze haben nur für Sendungen Gültigkeit, welche ab Hatna in westlicher Richtung nach dem Auslande, nach Wien loko und transito, nach Böhmen, Triest, Tirol, Vorarlberg, Bregenz transito, Buchs transito, St. Margrethen transito, Lindau transito oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze zur Beförderung gelangen
				Dorna-Watra					99	89	10			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3436	k. k. österr. Staatsbahnen	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz	Wiżnitz	Nepolokoutz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 17	Heller 14	Heller 3	Im Kartierungswege		
			Brennholz	Brodina	a) Hadikfalva b) Radautz				a) 31 b) 27	a) 24 b) 21	a) 7 b) 6			
				Falkeu					a) 30 b) 26	a) 22 b) 20	a) 8 b) 6			
				Karlsberg					a) 23 b) 19	a) 18 b) 15	a) 5 b) 4			
				Ober-Wikow					a) 21 b) 17	a) 16 b) 13	a) 5 b) 4			
				Putna					a) 26 b) 22	a) 20 b) 17	a) 6 b) 5			
				Straża					a) 27 b) 23	a) 21 b) 18	a) 6 b) 5			
				Unter-Wikow					a) 19 b) 15	a) 15 b) 12	a) 4 b) 3			
			Holz der Pos. II—18 der Güterklassifikation	Wiżnitz	Štefanówka, Zaleszczyki				Verschieden	57	Verschieden			
			Bier in beliebiger Verpackung	a) Hadikfalva b) Radautz	Brodina	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Verschieden	a) 46 b) 39	Verschieden			
					Falkeu					a) 43 b) 37				
					Karlsberg					a) 33 b) 27				
					Ober-Wikow					a) 29 b) 24				
					Putna					a) 38 b) 32				
					Unter-Wikow					a) 27 b) 21				
			Bier in Flaschen	laut nachstehender Tabelle					Siehe Tabelle unter a)	Siehe Tabelle unter b)	Siehe Tabelle unter c)			

Zwischen	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Itzkany a)	b)	c)	Hliboka a)	b)	c)	Nepolokoutz a)	b)	c)	Lužan a)	b)	c)	Stationen der Linie Lužan-Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen: Štefanówka a)	b)	c)	Zaleszczyki a)	b)	c)
	Heller pro 100 kg																	
Stationen der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen:																		
1. Itzkany-Suczawa.																		
Suczawa	15	12	3															
2. Hliboka-Sereth.																		
Sereth				28	22	6												
3. Nepolokoutz-Wiżnitz.																		
Wiżnitz							55	41	14									
Ispas							48	36	12									
Russisch-Banilla							36	28	8									
Waszkoutz							23	18	5									
4. Lužan-Zaleszczyki.																		
Zaleszczyki										58	44	14	22	18	4	—	—	—
Štefanówka										44	34	10	—	—	—	—	—	—
Werenczanka										32	25	7	20	17	3	34	27	7
Kotzmań										19	16	3	34	27	7	46	35	11

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3437	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Chabówka-Zakopane	Güter der Klasse C der Spezialtarife 1, 2, 3 und der Ausnahmetarife I und II der Güterklassifikation	Siehe die nachstehende Gebührenberechnungstabelle		Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Laut der nachstehenden Gebührenberechnungstabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Zwischen	Bialy Dunajec				Chabówka				Lasek				Neumarkt (Nowy Targ)				Poronin				Raba wyżna				Snieniawa				Szaflary			
	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II
	Heller für 100 Kilogramm																															
Chabówka	33	42	29	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lasek	19	23	18	12	22	26	20	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neumarkt (Nowy Targ)	16	18	15	10	25	31	23	15	13	14	12	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poronin	13	14	12	9	36	45	31	21	22	26	20	13	18	22	17	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Raba wyżna	29	36	26	17	13	14	12	9	18	22	17	11	22	26	20	13	31	39	28	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Snieniawa	25	31	23	15	16	18	15	10	15	17	14	10	18	21	16	11	28	34	25	17	13	14	12	9	—	—	—	—	—	—	—	—
Szaflary	12	15	13	9	28	34	25	17	14	16	13	9	13	14	12	9	16	18	15	10	24	30	22	15	20	24	18	12	—	—	—	—
Zakopane	15	18	14	10	40	50	35	23	26	32	23	16	23	28	21	14	13	14	12	9	36	46	32	21	33	41	29	19	21	25	19	13

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3438	k. k. österr. Staatsbahnen	Kolomeaer Lokalbahnen	1. Mauerziegel 2. Steinkohle	km 0·8 der Strecke Kolomea-Vorstadt Nadwórna—Szeparowce-Kniaždwór	Kolomea Bahnhof	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	8 Heller und die in den Gemeinsamen Beilagen zu den Lokalgütertarifen der k. k. österr. Staatsbahnen sub V. vorgeschriebene Beistellungsgebühr	8 Heller	Auflassung der in der Rubrik 9 erwähnten Beistellungsgebühr	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt		Aufgabe als Frachtgut. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen. Einhaltung der von der Staatsbahn-Direktion Stanislau hinsichtlich der Bedienung dieser Transporte gestellten Bedingungen								
			Fette, Harze, Lohe	Kolomea Bahnhof	km 0·6 der Strecke Kolomea-Vorstadt Nadwórna—Szeparowce-Kniaždwór	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				8 Heller				
3439	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełżec (-Tomaszów)	Gemüsekonserven, in Blechbüchsen verpackt	Lubycza		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Rawa ruska				40	34	6			
					Lemberg				178	144	34			
			Eierkistenbretter aus Nadelholz, unbearbeitet, und zwar: a) Seiten- und Deckenteile bis 1·8 m Länge, 8—24 cm Breite und 9—24 mm Dicke; b) Kopfteile bis 52 cm Länge, 22—26 cm Breite und 17—24 mm Dicke	Lemberg loko	Bełżec	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			55	46	9			
				Lemberg trans.					55	44	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
3440	k. k. österr. Staatsbahnen	Ostgalizischen Lokalbahnen	Frachtgüter aller Art	Borszczów	Czortków	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember	Lokalgütertarif	Verschieden	48	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Iwanie puste						69				
				Skała						48				
				und vice versa										
		Ostgalizischen Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			a) / b)	a) / b)	a) / b)			
				Borszczów	Czernowitz				151 / 118	146 / 106	5 / 12			
				Iwanie puste					174 / 136	146 / 106	28 / 30			
				Jezierzany-Piłatkowce					— / 108	— / 106	— / 2			
				Skała					157 / 123	146 / 106	11 / 17			
				Teresin					— / 114	— / 106	— / 8			
				und vice versa										
				Germakówka	Tarnopol				125 / 96	122 / 90	3 / 6			
				Iwanie puste					131 / 101	122 / 90	9 / 11			
				und vice versa										
			Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Brodina	Borszczów	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			178	156	22			
				Falkeu					175	153	22			
				Karlsberg					164	142	22			
				Ober-Wików					160	138	22			
				Putna					169	147	22			
				Radautz					144	126	18			
				Straża					171	149	22			
				Unter-Wików					158	136	22			
				Wiżnitz					135	109	26			
				Zaleszczyki					62	52	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3441	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	Kohlen, mineralische, Coaks und Coakslösche	Siersza wodna	Trzebinia	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	12 Heller	6 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
				Trzebinia	Siersza wodna									
			Bleiglanz	Siersza wodna	Trzebinia				12 Heller	6 Heller	6 Heller			
			Zinkerze	Trzebinia	Siersza wodna									
			Zink und Zinkstaub	Siersza wodna	Trzebinia	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			18 Heller	7 Heller	11 Heller			
3442	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer und der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Drainröhren	Auf sämtlichen Linien der Bukowinaer Lokalbahnen, sowie auf der Linie Hadikfalva—Brodina der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Ausnahmetarif II aus Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt B, Abteilung B, 3 a)	für 100 kg und 1 km auf Entfernungen von 1—25 km . . . . 0·5 h, " über 25 km . . . . 0·4 h ohne Einrechnung einer Manipulationsgebühr unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3443	k. k. österr. Staatsbahnen		Draht und Drahtnägel aus den Pos. E—5 und E—6 der Güterklassifikation	Podgórze-Płaszów	Borisław	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Nachweis des Bezuges eines Frachtquantums an Artikeln der Pos. E—5, Punkt 7, E—7 oder E—8 der Güterklassifikation nach Podgórze-Płaszów, welches dem von dieser Station im Laufe des Jahres 1904 versendeten Quantum Drahtnägel gleichkommt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	169	146	23	Im Kartierungswege		Für die Erfüllung der in Rubrik 6 rücksichtlich des Bezuges von Rohmaterialien gestellten Bedingung ist eine entsprechende Sicherstellung zu leisten. Sollte diese Bedingung nicht eingehalten werden, so ist die Differenz zwischen den normalen und den ermässigten Frachtsätzen hinsichtlich jenes Teiles des Versandquantums nachzuzahlen, welches durch den gleichen Bezug von Rohmaterial nicht gedeckt ist. Wegen der zu leistenden Sicherstellung ist vor Inanspruchnahme der zugestandenen Frachtsätze mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau das Einvernehmen zu pflegen
					Brody				189	162	27			
					Buczacz				225	203	22			
					Czernowitz				236	218	18			
					Czortków				236	218	18			
					Drohobycz				164	141	23			
					Kołomea				217	193	24			
					Lemberg				161	138	23			
					Sadagora				251	233	18			
					Sniatyn-Załucze				225	203	22			
					Stanislau				200	171	29			
					Stryj				172	148	24			
					Tarnopol				200	171	29			
					Złoczów				183	158	25			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3444	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6, lit. c) und lit. d) der Güterklassifikation	Friedrichshütte-Sporysz	Buczacz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Nachweis des Bezuges eines Frachtquantums an Eisenerz aus Pos. E—21 oder Artikeln der Pos. E—7, E—8 und E—9 der Güterklassifikation nach Friedrichshütte-Sporysz und Węgierska Górka, welches das von diesen Stationen im Jahre 1904 versendete Quantum an Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaren um 50 Prozent übersteigt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	256	220	36	Im Kartierungswege		Für die Erfüllung der in Rubrik 6 rücksichtlich des Bezuges von Rohmaterialien gestellten Bedingungen ist eine entsprechende Sicherstellung zu leisten. Sollte diese Bedingung nicht eingehalten werden, so ist die Differenz zwischen den normalen und den ermässigten Frachtsätzen hinsichtlich jenes Teiles des Versandquantums nachzuzahlen, welches durch den Bezug eines um 50 Prozent höheren Quantums von Rohmaterialien nicht gedeckt ist. Wegen der zu leistenden Sicherstellung ist vor Inanspruchnahme der zugestandenen Frachtsätze mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau das Einvernehmen zu pflegen
					Czernowitz				267	230	37			
					Drohobycz				194	167	27			
					Gorlice				128	103	25			
					Grybów				115	90	25			
					Iwanicz				149	111	38			
					Jasło				136	111	25			
					Kołomea				248	213	35			
					Krosno				145	111	34			
					Lemberg				192	165	27			
					Neusandec				99	85	14			
					Orlo loko				138	113	25			
					Orlo transit				130	105	25			
					Sambor				183	149	34			
					Sanok				161	121	40			
					Sniatyn-Załucz				256	220	36			
					Stanislau				231	198	33			
					Stryj				203	174	29			
					Tarnopol				231	198	33			
					Volksgarten				267	230	37			
					Zagórz				161	121	40			
				Węgierska Górka	Buczacz				259	222	37			
					Czernowitz				270	232	38			
					Drohobycz				200	172	28			
					Gorlice				132	107	25			
					Grybów				120	95	25			
					Iwanicz				149	111	38			
					Jasło				141	111	30			
					Kołomea				250	215	35			
					Krosno				152	111	41			
					Lemberg				194	167	27			
					Neusandec				103	85	18			
					Orlo loko				142	117	25			
					Orlo transit				134	109	25			
					Sambor				186	153	33			
					Sanok				164	124	40			
					Sniatyn-Załucz				262	225	37			
					Stanislau				234	201	33			
					Stryj				206	177	29			
					Tarnopol				234	201	33			
					Volksgarten				273	234	39			
					Zagórz				166	128	38			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3445	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec-Tomaszów	Gebrauchte Emballagen (dünne Brettchen) von Holzdrahtsendungen	sämtlichen im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, genannten Linien		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen nach den Stationen Lubycza, Kimpolung, Ottynia, Rozwadów, Skole oder Stanislau unter der Adresse eines sich mit Holzdraht-Erzeugung befassenden Etablissements innerhalb dreier Monate nach dem Bezuge der betreffenden Holzdrahtsendungen zum Rücktransporte gelangen. Letzterer Umstand ist durch Beibringung der ursprünglichen Frachtbriefe nachzuweisen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Ausnahmetarif X	Verschieden	Im Kartierungswege		
				der Eisenbahn Lemberg-Bełzec-Tomaszów						Klasse A				
3446	k. k. österr. Staatsbahnen	Ostgalizischen Lokalbahnen	Sand der Pos. E—18 der Güterklassifikation, auch in Säcken verpackt			Aufgabe als Frachtgut bei Verladung in offenen Wagen. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller			Im Kartierungswege		
				Torskie	Zaleszczyki				10	9	1			
				Worwolińce					11	10	1			
3447	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Thon, roh, und Lehm aus der Pos. E—18, lit. b) der Güterklassifikation	Lemberg	Lubycza	Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	91 Heller	55 Heller	36 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3448	k. k. österr. Staatsbahnen		Thonerde der Pos. E—18 der Güterklassifikation, in Säcken verpackt	Zloczów	Hliboka, Krościenko, Landesgrenze bei Beskid, Landesgrenze bei Leluchów, Landesgrenze bei Lupków, Landesgrenze bei Woronienka, Lemberg, Ottynia, Tarnów, Tarnowica lesna und Zwardoń	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verladung im offenen Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Wagenladungsklasse C	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartierungswege		
3449	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Schwefelkies aus der Pos. E—21 der Güterklassifikation	Pożoritta	Gorlice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	192 Heller	143 Heller	49 Heller	Im Kartierungswege		
3450	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	Getreide und Oelsaaten	Kocmyrzów	Grzegórzki und Krakau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 2500 kg pro Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	32 Heller	28 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3451	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Getreide und Hülsenfrüchte	Żołkiew	Rawa ruska	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 45	Heller 32	Heller 13	Im Kartierungswege		
				Żołkiew	Lemberg-Frachtenbahnhof				48	34	14			
				Kulików-Mierzwica	Rawa ruska				56	39	17			
				Kulików-Mierzwica	Lemberg-Frachtenbahnhof				37	26	11			
3452	k. k. österr. Staatsbahnen		Gyps der Pos. G—26, lit. a), der Güterklassifikation	Bukaczowce	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	39 Heller	29 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
3453	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Hanf, Flachs, gebrecht, und Werg	Bełzec Brzuchowice Dobrosin Glińsko Hrebenne Kamionka-Lipnik Kulików-Mierzwica Lemberg Lemberg-Kleparów Lubycza Macoszin Rawa ruska Zarudce Zaszków Zawadów	Żołkiew	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief, c) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller a) b) c) 74 61 54 38 31 27 23 20 17 14 12 10 58 48 42 38 31 27 18 16 14 50 41 36 44 37 32 65 54 47 — 10 9 46 38 33 — 20 17 26 22 19 — 26 22	Verschieden	Im Kartierungswege		
3454	k. k. österr. Staatsbahnen		Faschinen	Stróże	Krosno	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Flussregulierungszwecken Verwendung finden und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an die Leitung der Flussregulierung als Empfängerin lauten. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	23 Heller	15 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller	Heller	Heller			
3455	k. k. österr. Staatsbahnen		Faschinen	Jaroslau	Krystynopol	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Flussregulierungszwecken bestimmt und mit auf eine Landesbehörde (Landesausschuss, Bezirksausschuss, bezw. Bezirksvertretung, Landesingenieur) in Galizien als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	37	29	8	Im Kartierungswege		
				Krasne					62·1	46·1	16			
3456	k. k. österr. Staatsbahnen		Buchen-Prügelholz und Buchenstangenholz bis zu 6 m lang, aus der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Ustrzyki Olszanica Lisko-Lucawica Mokre	Rudnik Rozwadów Nadbrzezie	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Spezialtarif 2	Ausnahmetarif I	Verschieden	Im Kartierungswege		
3457	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, lit. a) und H—19, lit. a) der Güterklassifikation	Stationen der Strecke Stryj—Landesgrenze bei Beskid unter einander für die mit der Bahn in direkter Schienenverbindung stehenden Sägewerke		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	0·22 h pro 100 kg und 1 km nebst einer Manipulationsgebühr von 4 h pro 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Stationen der Strecke Stryj—Landesgrenze bei Beskid	Stryj (für alle daselbst mit der Bahn in direkter Schienenverbindung stehenden Sägewerke)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Gleichzeitig Aufgabe von mindestens je 100 Tonnen in einer der nebenbezeichneten Stationen. Beladung der Wagen innerhalb 12 Tagesstunden. Entladung der Wagen innerhalb 6 Tagesstunden				0·22 h pro 100 kg und 1 km nebst einer Manipulationsgebühr von 2 h pro 100 kg Minimalfrachtsatz beträgt 8 h pro 100 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3458	k. k. österr. Staatsbahnen		Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle, d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl	Brody, Komańcza	Stationen der im Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt A, angeführten Staatsbahnlinien mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das zur Beförderung gelangende Abfallholz darf nur als Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt Verwendung finden. Bei etwa nachgewiesener Verwendung auch nur eines Teiles der Sendung mit Ausschluss der bei der Verladung in offenen Wagen als Stütze der Sendung verwendeten Abfallholzbretter (Schwarten) zu anderen Zwecken als zu Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt wird für die ganze Sendung der Frachtsatz des Spezialtarifes 2 eingehoben. Im Frachtbriefe muss ein in der Versandstation oder in deren Umgebung befindliches Sägewerk als Absender erscheinen. Für Sägemehl und Sägespäne findet die Frachtermässigung auch bei Verwendung als Streumittel Anwendung. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 2 Heller für 100 kg unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3459	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Fichtenstammholz bis 2·5 m Länge aus der Pos. H—19, lit a) der Güterklassifikation	Lemberg (Frachtenbahnhof) transit	Lemberg-Kleparów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der Strecken Beskid (Station)—Stryj, Stryj—Stanislau und Woronienka (Station)—Chryplin stammen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	5 Heller	4 Heller	1 Heller	Im Kartierungswege		
				den Stationen der Strecken Beskid (Station)—Stryj, Stryj—Stanislau und Woronienka (Station)—Chryplin	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut in einer der nebenstehend gedachten Versandstationen und Frachtzahlung für mindestens 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des inneren Wagenraumes.			Klasse C	Ausnahmetarif II	Verschieden			
						Bezug der Sendungen in der Station Lemberg, bezw. Lemberg-Kleparów von einer Holzwolle- (Wollin-) Fabrik zu Produktionszwecken unter der eigenen Firma. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3460	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Buchenholzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle, d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl	Lukawetz a. S.	Hliboka	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Das zur Beförderung gelangende Abfallholz darf nur als Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt Verwendung finden. Bei etwa nachgewiesener Verwendung auch nur eines Teiles der Sendung mit Ausschluss der bei der Verladung in offenen Wagen als Stütze der Sendung verwendeten Abfallholzbretter (Schwarten) zu anderen Zwecken als zu Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt wird für die ganze Sendung der Frachtsatz des Spezialtarifes 2 eingehoben. Im Frachtbriefe muss ein in der Versandstation oder in deren Umgebung befindliches Sägewerk als Absender erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 30	Heller 24	Heller 6	Im Kartierungswege		
					Karapcziu a. S.				26	24	2			
					Kolomea				53	38	15			
					Presekareni				27	24	3			
					Sniatyn-Załucze				49	38	11			
					Zabłotów				45	38	7			
3461	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz (Brennholz) aus der Pos. H—18, lit. a) der Güterklassifikation	Woronetz	Paltinoasa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen an ein Sägewerk adressiert sein und von demselben bezogen werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif		9 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3462	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Lokalbahnen	Kantholz aus Pos. H—18, lit. c, 1, der Güterklassifikation	Lukawetz a. S.	Hliboka transit für Deutschland	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	46 Heller	41 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
3463	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Lokalbahnen	Fassdauben aus Buchenholz	Czudyn	Kotomea	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	85 Heller	64 Heller	21 Heller	Im Kartierungswege		
3464	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Lokalbahnen	Schleifholz der Pos. H—19, lit. g), 1, und Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20, lit. a) der Güterklassifikation des Lokaltarifes der k.k.St.B., Teil II, Heft 2	Meżebrody und vorgelegene Ladestellen der Schleppbahn Berhometh a. S.—Meżebrody	Hliboka transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen ohne Routenvorschrift mit der Bestimmung nach einem Elbeumschlagsplatze oder nach einer im Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens pro Frachtbrief und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen hat der Absender auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	44 Heller	26 Heller	18 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3465	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Buchenschnitt- und Werkholz aus Pos. H—18, lit c) und e) der Güterklassifikation	Lukawetz a. S.	Hliboka transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	46 Heller	41 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
3466	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz der Pos. H—19, lit. a), der Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Beckow	Kołomea Sniatyn-Załucze Zablotów				50 42 46	39 36 36	11 6 10			
				Berhometh a. S. transit	Czernowitz Volksgarten				43 41	38 36	5 5			
				Berhometh a. S. loko	Kołomea Sniatyn-Załucze Zablotów				53 50 54	45 42 42	8 8 12			
				Czudin	Kołomea Sniatyn-Załucze Zablotów				46 38 42	39 36 36	7 2 6			
				Komarestie-Słobodzia	Kołomea Sniatyn-Załucze Zablotów				54 40 44	39 36 36	15 4 8			
				Lukawetz a. S.	Kołomea Sniatyn-Załucze Zablotów Nepolokoutz				56 48 52 46	41 38 38 38	15 10 14 8			
				Panka	Kołomea Sniatyn-Załucze Zablotów				45 37 41	39 36 36	6 1 5			
				Petroutz	Kołomea				42	37	5			
				Storożynetz	Kołomea				42	37	5			
				Tisowetz	Kołomea Sniatyn-Załucze Zablotów				47 39 43	39 36 36	8 3 7			
				Żadowa	Kołomea Sniatyn-Załucze Zablotów				52 44 48	39 36 36	13 8 12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3467	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	a) Rundholz der Pos. H—18, lit. a) b) Pfosten von mindestens 100 mm Stärke aus der Pos. H—18, lit. c) der Güterklassifikation	Jacobeni	Gurahumora	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein Sägewerk adressiert sein und dort zum Verschnitte gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	a) 39 Heller b) 62 Heller	a) 28 Heller b) 43 Heller	a) 11 Heller b) 19 Heller	Im Kartierungswege		
3468	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Rundholz bis 14 m Länge und bis 30 cm Grundstärke	Komarestie-Słobodzia	Zaleszczyki	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 91	Heller 60	Heller 31	Im Kartierungswege		
				Tisowetz					89	60	29			
3469	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Abfallbretter, unsortiert, von 1—4 m Länge	Brodina	Putna	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller 26	Heller 18	Heller 8	Im Kartierungswege		
				Frassin a/M.					107	83	24			
				Czudin					86	66	20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3470	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen, Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung nach dem Effektivgewichte der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Siehe Tabelle unter a)	Siehe Tabelle unter b)	Siehe Tabelle unter c)	Im Kartierungswege	·	

Nach Stationen der Linie Łużan—Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen

Heller für 100 Kilogramm

Von	Kotzman a)	Kotzman b)	Kotzman c)	Werenczanka a)	Werenczanka b)	Werenczanka c)
Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen						
1. Hatna-Valeputna:						
Frassin a. M.	106	88	18	112	94	18
Gurahumora	100	83	17	106	89	17
Kimpolung	122	105	17	128	111	17
Molit	110	92	18	116	99	17
Paltinoasa	97	79	18	103	85	18
Wama	112	96	16	118	102	16
2. Hliboka-Berhometh a. S. und Karapcziu-Czudin:						
Becków	75	61	14	81	67	14
Berhometh a. S.	89	67	22	95	73	22
Czudin	69	61	8	75	67	8
Komaresti-Słob.	73	61	12	79	67	12
Lukawetz	85	63	22	91	69	22
Panka	68	61	7	74	67	7
Petroutz	63	59	4	69	65	4
Storożynetz	63	59	4	69	65	4
Zadowa	78	61	17	84	67	17
Stationen der Linie Hadikfalva—Brodina der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen:						
Brodina	98	86	12	104	92	12
Falken	95	83	12	101	89	12
Karlsberg	84	72	12	90	78	12
Ober-Wikow	80	68	12	86	74	12
Putna	89	77	12	95	83	12
Straża	91	79	12	97	85	12
Unter-Wikow	78	66	12	84	72	12
Radautz	64	56	8	70	62	8

Von	Kisseleu a)	Kisseleu b)	Kisseleu c)	Stefanówka a)	Stefanówka b)	Stefanówka c)
Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen						
1. Hatna-Valeputna:						
Frassin a. M.	115	97	18	118	100	18
Gurahumora	109	92	17	112	95	17
Kimpolung	131	114	17	134	117	17
Molit	119	102	17	122	105	17
Paltinoasa	106	88	18	109	91	18
Wama	121	105	16	124	108	16
2. Hliboka-Berhometh a. S. und Karapcziu-Czudin:						
Becków	84	70	14	87	73	14
Berhometh a. S.	98	76	22	101	79	22
Czudin	78	70	8	81	73	8
Komaresti-Słob.	82	70	12	85	73	12
Lukawetz	94	72	22	97	75	22
Panka	77	70	7	80	73	7
Petroutz	72	68	4	75	71	4
Storożynetz	72	68	4	75	71	4
Zadowa	87	70	17	90	73	17
Stationen der Linie Hadikfalva—Brodina der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen:						
Brodina	107	95	12	110	98	12
Falken	104	92	12	107	95	12
Karlsberg	93	81	12	96	84	12
Ober-Wikow	89	77	12	92	80	12
Putna	98	86	12	101	89	12
Straża	100	88	12	103	91	12
Unter-Wikow	87	75	12	90	78	12
Radautz	73	65	8	76	68	8

Von	Zaleszczyki a)	Zaleszczyki b)	Zaleszczyki c)
Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen			
1. Hatna-Valeputna:			
Frassin a. M.	124	106	18
Gurahumora	118	101	17
Kimpolung	140	123	17
Molit	128	111	17
Paltinoasa	115	97	18
Wama	130	114	16
2. Hliboka-Berhometh a. S. und Karapcziu-Czudin:			
Becków	93	79	14
Berhometh a. S.	107	85	22
Czudin	87	79	8
Komaresti-Słob.	91	79	12
Lukawetz	103	81	22
Panka	86	79	7
Petroutz	81	77	4
Storożynetz	81	77	4
Zadowa	96	79	17
Stationen der Linie Hadikfalva—Brodina der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen:			
Brodina	116	104	12
Falken	113	101	12
Karlsberg	102	90	12
Ober-Wikow	98	86	12
Putna	107	95	12
Straża	109	97	12
Unter-Wikow	96	84	12
Radautz	82	74	8

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3471	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz aus Pos. H—19, lit a), der Güterklassifikation	Lukawetz a. S.	Kotzman	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei welchem Brennholze für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	53 Heller	46 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
3472	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; bei welchem Brennholze Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Russisch-Moldavitza-Säge	Itzkany				62	43	19			
					Suczawa				69	49	20			
				Watra-Moldavitza	Itzkany				59	41	18			
					Suczawa				66	47	19			
3473	k. k. österr. Staatsbahnen	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Rundholz aus der Pos. H—18, lit. a), der Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut an ein Holzindustrie-Etablissement in der Empfangsstation und Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller			Im Kartierungswege		
				Brodina	Putna				18	16	2			
				Falken	Ober-Wikow				16	14	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3474	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełżec (-Tomászów)	Rundholz der Pos. H—18, lit. a), der Güterklassifikation	sämtlichen Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełżec (-Tomászów)		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen zur Verarbeitung in einem inländischen Holzindustrie-Etablissement bestimmt sein und an die Adresse eines solchen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Spezialtarif 2	50 Prozent der Frachtsätze des Spezialtarifes 2 der Gebührenberechnungstabelle im Tarife, Teil II, Heft II, Abschnitt B—V, unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
3475	k. k. österr. Staatsbahnen	Kleinbahn Łupków-Cisna	Buchenklotzholz	Cisna	Neu-Łupków transito	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 3750 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	33	24	9	Im Kartierungswege		
				Zubracze					31	24	7			
									Heller	Heller	Heller			
3476	k. k. österr. Staatsbahnen	Ostgalizischen und der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wików Putna Radautz Straża Unter-Wików Wiżnitz Zaleszczyki	Iwanie puste	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	193 190 179 175 184 159 186 173 150 77	165 162 151 147 156 135 158 145 118 61	28 28 28 28 28 24 28 28 32 16	Im Kartierungswege		
				Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wików Putna Radautz Straża Unter-Wików Wiżnitz Zaleszczyki	Skała				183 180 169 165 174 149 176 163 140 67	159 156 145 141 150 129 152 139 112 55	24 24 24 24 24 20 24 24 28 12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3477	k. k. österr. Staatsbahnen	Ostgalizischen und der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz aus der Pos. H—19 der Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Für welches Brennholz wird in jenen Fällen, in welchen das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, über welch letzteren Umstand die Partei die bahnseitige Bestätigung auf dem Frachtbriefe einzuholen hat, die Frachtberechnung nach dem Effektivgewichte, mindestens aber für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens vorgenommen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Brodina	Borszczów				102	85	17			
				Falkeu	Borszczów				101	83	18			
				Karlsberg	Borszczów				94	79	15			
				Ober-Wików	Borszczów				92	77	15			
				Putna	Borszczów				97	81	16			
				Straža	Borszczów				98	82	16			
				Wiżnitz	Borszczów				76	63	13			
				Zaleszczyki	Borszczów				33	31	2			
				Brodina	Iwanie puste				110	90	20			
				Falkeu	Iwanie puste				109	88	21			
				Karlsberg	Iwanie puste				102	84	18			
				Ober-Wików	Iwanie puste				100	82	18			
				Putna	Iwanie puste				105	86	19			
				Straže	Iwanie puste				106	87	19			
				Wiżnitz	Iwanie puste				84	68	16			
				Zaleszczyki	Iwanie puste				41	37	4			
				Brodina	Skała				104	85	19			
				Falkeu	Skała				103	83	20			
				Karlsberg	Skała				96	79	17			
				Ober-Wików	Skała				94	77	17			
				Putna	Skała				99	81	18			
				Straža	Skała				100	82	18			
				Wiżnitz	Skała				78	63	15			
				Zaleszczyki	Skała				35	33	2			
3478	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	Holzstoff der Pos. H—29	Zakopane	Gródek	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	173 Heller	133 Heller	40 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3479	k. k. österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter	Płaza	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif		laut nachstehender Tabelle		Im Kartierungswege		

Von \ Nach	Alt-Sandec	Biadoliny	Bierzanów	Bochnia	Bogumiłowice	Brzeźnica	Chabówka	Czarna	Dembica	Dobra	Dwory	Friedrichshütte	Hucisko	Jarosław	Jeleśnia	Jordanów	Kasina wielka	Kłaj	Lachowice	Łańcut	Leńcze	Limanowa	Maków	Marcinkowice	Męcina	Milówka	Mszana dolna	Muszyna-Krynica	Neu-Sandec	Osielec	Pisarzowa
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Heller																														
Płaza	77	53	36	45	53	34	53	60	65	62	32	47	47	83	50	50	60	42	44	78	43	67	44	74	72	50	58	86	77	47	70

Von \ Nach	Piwniczna	Podgórze-Bonarka	Podgórze-Płaszów	Podłęże	Przeciszów	Przeworsk	Radziszów	Rayeza	Rogóźno	Ropczyce	Ryczów	Rytro	Rzeszów	Sędziszów	Skawce	Skawina	Słotwina	Sól	Stronie	Stryszów	Swoszowice	Sucha	Tarnów	Trzciana	Tymbark	Węgierska-Górka	Wieliczka	Wielkie Drogi	Zaryte	Zator	Żegiestów	Zwardoń
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Heller																															
Płaza	81	30	36	39	31	81	40	54	79	67	31	79	74	69	33	37	50	54	44	41	38	41	55	72	65	50	39	34	55	31	84	58

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3480	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Kalk der Pos. K—4 der Güterklassifikation zum Dünger	Czudin	Karapcziu a. S.	1. Die Aufgabe der Sendungen muss als Frachtgut unter Erfüllung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen erfolgen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Die betreffenden Sendungen müssen in Oesterreich zur Düngung Verwendung finden, und muss der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „zur Verwendung in Oesterreich als Düngemittel“ schon bei der Aufgabe beigefügt sein. 3. Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Sendungen als Düngemittel in Oesterreich durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege, oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	16	11	5	Im Kartierungswege		Die allgemeine Düngemittel-Refaktie findet auf den in dieser Publikation aufgeführten Transportartikel keine Anwendung
					Ropcze				18	12	6			
					Storożinetz				22	13	9			
					Panka				25	15	10			
					Tisowetz				26	16	10			
					Komarestie-Słobodzia				28	16	12			
					Beckow				29	17	12			
					Żadowa				31	18	13			
					Lukawetz a. S.				34	20	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3481	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Kalkstein aus Pos. S—55, lit. a. der Güterklassifikation	Sereth	Zuczka	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	22	19	3	Im Kartierungswege		
				Zaleszczyki	Zuczka				26	20	6			
				Frassin a. M.	Zuczka				55	38	17			
				Kimpolung	Zuczka				64	45	19			
				Pożoritta	Zuczka				68	48	20			
				Czudin	Zuczka				31	21	10			
				Sereth	Lużan				25	22	3			
				Frassin a. M.	Lużan				57	40	17			
				Kimpolung	Lużan				66	47	19			
				Pożoritta	Lużan				70	50	20			
				Czudin	Lużan				34	23	11			
									Heller	Heller	Heller			
3482	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Kartoffelstärkemehl	Uhnów	Stryj	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	134	125	9	Im Kartierungswege		
				Uhnów	Stanislau				168	154	14			
				Uhnów	Ottynia				178	167	11			
				Uhnów	Czernowitz				210	207	3			
									Heller	Heller	Heller			
3483	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	Kohle, mineralische	Siersza wodna	Spytkowice transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Versender und Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	25	19	6	Im Kartierungswege		
				Siersza wodna	Skawce transit				41	33	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3484	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**Lokalbahnen Piła-(Bolęcin-)Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna**	**Kohle, mineralische**						**pro Tonne à 1000 kg Heller**					
				Jaworzno	**Bolęcin**	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und an eine Dienststelle derselben adressiert sein**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Lokalgütertarif**	230	89	141	**Im Kartierungswege**		
				Bolęcin	**Spytkowice**				190	65	125			
					Skawce				340	160	180			
3485	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**Lokalbahn Trzebinia-Skawce**	**Kohle, mineralische**						**Heller**	**Heller**	**Heller**			
				Siersza wodna	**Spytkowice**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Lokalgütertarif**	25	13	12	**Im Kartierungswege**		
					Skawce				41	20	21			
3486	**K. k. österr. Staatsbahnen**	**Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów**							**Heller**	**Heller**	**Heller**			**Bei Inanspruchnahme dieser Frachtermässigung findet die für Getreide- und Mahltransporte allgemein gültige Mühlenrefaktie rücksichtlich des Lokalbahndurchlaufes von, bezw. nach Borki wielkie k e i n e Anwendung**
			Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation	**Borki wielkie**	**Grzymałów**	**Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Lokalgütertarif**	35	28	7	**Im Kartierungswege**		
			Mahlprodukte aus Getreide der Pos. M—4 der Güterklassifikation	**Grzymałów**	Borki wielkie Kołodziejówka Skałat Podwołoczyska	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für:** Bei Aufgabe unter 5000 kg pro Frachtbrief			36 22 12 66	32 20 11 59	4 2 1 7	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1905 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg vorzulegen sind**	
					Borki wielkie Kołodziejówka Skałat Podwołoczyska	5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			32 20 10 62	29 18 9 56	3 2 1 6			
					Borki wielkie Kołodziejówka Skalat Podwołoczyska	10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			28 18 10 52	24 15 8 44	4 3 2 8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3487	k. k. österr. Staatsbahnen	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—1 der Güterklassifikation	Kolomea	Waschkoutz	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, sowie von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	55 Heller	46 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		Bei Anwendung des Frachtsatzes von 46 h pro 100 kg ist die Inanspruchnahme der allgemeinen Mühlenrefaktie ausgeschlossen
3488	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Milch (exkl. kondensierte Milch)			Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter pro Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Bełzec	Lemberg				266	155	111			
				Brzuchowice					39	26	13			
				Dobrosin					148	88	60			
				Glińsko					126	75	51			
				Hrebenne					229	134	95			
				Kamionka-Lipnik					182	107	75			
				Kulików-Mierzwica					81	50	31			
				Lubycza					246	144	102			
				Macoszyn					100	61	39			
				Rawa ruska					201	118	83			
				Zaszków					64	40	24			
				Żółkiew					109	66	43			
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Lemberg		Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte								
					Bełzec				155	77	78			
					Brzuchowice				26	16	10			
					Dobrosin				88	46	42			
					Glińsko				75	40	35			
					Hrebenne				134	67	67			
					Kamionka-Lipnik				107	55	52			
					Kulików-Mierzwica				50	28	22			
					Lubycza				144	72	72			
					Macoszyn				61	33	28			
					Rawa ruska				118	60	58			
					Zawadów				40	23	17			
					Żółkiew				66	35	31			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3489	k. k. österr. Staatsbahnen	Kołomeaer Lokalbahnen	Packpapier aus Pos. P—1, lit. a), der Güterklassifikation	Kołomea	Diatkowce-Brettler	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	24	12	12	Im Kartierungswege		
			Papierdüten aus Packpapier der Pos. P—1, lit. a), der Güterklassifikation	Diatkowce-Brettler	Kołomea	5000 kg			24	12	12			
3490	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Reglegüter	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien (mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda)	Hatna, bezw. Hliboka mit der Bestimmung für Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen, einschliesslich der Schleppbahnen und umgekehrt	Aufgabe als Eil- oder Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Reglezwecke der Bukowinaer Lokalbahnen, einschliesslich der Schleppbahnen Verwendung finden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
				den Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen, einschliesslich der Schleppbahnen	Hatna, bezw. Hliboka mit der Bestimmung für Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A. enthaltenen Linien (mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda), ferner für Stationen der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza	der k. k. österr. Staatsbahnen				0·4 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Gesamt-Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3491	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Regiegüter der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomászów)	Im Lokalverkehre sämtlicher Linien der Bukowinaer Lokalbahnen		Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomászów) als Absender und Empfänger erscheint	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent der tarifmässigen Frachtsätze aus der Gebührenberechnungstabelle im Tarife, Teil II, Heft 2, Abschnitt B—3 unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
		Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomászów)	Regiegüter der Bukowinaer Lokalbahnen	Im Lokalverkehre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomászów)		Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der Bukowinaer Lokalbahn als Absender und Empfänger erscheint				50 Prozent der tarifmässigen Frachtsätze aus der Gebührenberechnungstabelle im Tarife, Teil II, Heft 2, Abschnitt C—2 unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3492	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Delatyn-Kołomea-Stefanówka	Sudsalz	Łanczyn	Zaleszczyki	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	110	60	50	Im Kartierungswege		
					Horodenka miasto				79	50	29			
									Heller	Heller	Heller			
3493	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Spiritusfässer leere, gebrauchte	Lemberg	Bełzec	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	118	80	38	Im Kartierungswege		
					Rawa ruska				91	61	30			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
									Heller					
3494	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełżec (-Tomaszów)	Bruchsteine und Schotter	Skole	Bełżec	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 150 t pro Zug. Minimalentfernung 100 km, bezw. Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestrassen I. Klasse, sowie von städtischen Kommunikationen, zu Flussregulierungs- und Brückenbauzwecken im Geltungsbereiche des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, bestimmt sein und als Frachtgut mit einem auf eine k. k. oder Landesstrassen-Baubehörde (k. k. Baubezirk, k. k. Bauexpositur, Landesausschuss, Bezirksausschuss, Landesingenieur), bezw. auf einen Stadtmagistrat als Empfänger lautenden Frachtbriefe aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	90	51·3	38·7	Im Kartierungswege		
					Brzuchowice				42	23·7	18·3			
					Dobrosin				65	37·0	28·0			
					Hrebenne				82	46·9	35·1			
					Glińsko				60	34·3	25·7			
					Kamionka-Lipnik				72	41·1	30·9			
					Kulików-Mierzwica				51	28·8	22·2			
					Lemberg-Kleparów				37	21·4	15·6			
					Lubycza				86	48·9	37·1			
					Macoszyn				55	31·2	23·8			
					Rawa ruska				76	43·5	32·5			
					Zarudce				49	27·8	21·2			
					Zaszków				47	26·8	20·2			
					Zawadów				45	25·8	19·2			
					Zołkiew				57	32·2	24·8			
				Jaremcze, Skole, Woronienka	Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, angeführten Linien				Verschieden	0·17 Heller für 100 kg und 1 km inkl. Manipulationsgebühr	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller	Heller	Heller			
3495	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Bruchsteine der Pos. 8—55, lit. a, der Güterklassifikation und Schlägelschotter	Skole	Bełzec	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Strassenbauten bestimmt sein und unter der Adresse der betreffenden k. k. Bezirkshauptmannschaft, des Bezirksausschusses oder der Stadtgemeinde als Empfänger aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen haben die Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	90	54·3	35·7	Im Kartierungswege		
					Brzuchowice				42	26·7	15·3			
					Dobrosin				65	40·0	25·0			
					Hrebenne				82	49·9	32·1			
					Glińsko				60	37·3	22·7			
					Kamionka-Lipnik				72	44·1	27·9			
					Kulików-Mierzwica				51	31·8	19·2			
					Lemberg-Kleparów				37	24·4	12·6			
					Lubycza				86	51·9	34·1			
					Macoszyn				55	34·2	20·8			
					Rawa ruska				76	46·5	29·5			
					Zarudce				49	30·8	18·2			
					Zaszków				47	29·8	17·2			
					Zawadów				45	28·8	16·2			
					Zołkiew				57	35·2	21·8			
									Heller	Heller	Heller			
3496	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine und Schotter	Valeputna	Suczawa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Instandhaltung der Karpathen-Hauptstrasse, 2. Abteilung, bei Suczawa bestimmt sein und mit an die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Suczawa oder an einen k. k. Ingenieur als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	63	42	21	Im Kartierungswege		
				Pożoritta					58	38	20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller a) / b)	Heller a) / b)	Heller a) / b)			
3497	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine und Schotter	a) Frassin a. M. b) Pozoritta	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung der städtischen Kommunikationen in Czernowitz bestimmt sein und mit an den Stadtmagistrat in Czernowitz als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	a) 50 b) 63	a) 33 b) 43	a) 17 b) 20	Im Kartierungswege		
					Volksgarten				a) 48 b) 61	a) 31 b) 41	a) 17 b) 20			
			Steine aller Art der Pos. S—55, lit. b (exkl. Marmorsteine und Mühlsteine) in Quadern und Platten, roh behauen, dann Pflaster-, Saum- und Bordsteine, auch Pflasterplatten aus Stein		Czernowitz				a) und b) Verschieden	a) 58 b) 71	a) und b) Verschieden			
					Volksgarten					a) 56 b) 69				
3498	k. k. österr. Staatsbahnen	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine aus der Pos. S—55, lit. a, der Güterklassifikation	Putna	Radautz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	22 Heller	14 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3499	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Wasserglas	Lemberg-Kleparów		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Przemyśl					59				
					Jaroslau					77				
					Rzeszów					97				
					Tarnów					125				
					Neu-Sandec					148				
					Krakau					148				
					Oświęcim					162				
					Saybusch (Żywiec)					172				
					Landesgrenze bei Beskid					86				
					Landesgrenze bei Woronienka					118				
					Landesgrenze bei Łupków					118				
3500	k. k. österr. Staatsbahnen		Klinkersteine (Backsteine) aus der Pos. Z—1 der Güterklassifikation	Sokal		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Bezirksstrassenbauten bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen der Bezirksausschuss in Sokal sowohl als Absender wie auch als Empfänger erscheint. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller			Im Kartierungswege		
					Krystynopol				12	8	4			
					Ostrów bei Sokal				15	8	7			
					Żużel und Bełz				20	10	10			
									12	8	4			
			Mauerziegel aus Lehm, gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon		Ostrów bei Sokal				10	8	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3501	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	Mauerziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Chabówka	Zakopane	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	23 Heller	19 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
3502	k. k. österr. Staatsbahnen		40 leere Zisternenwagen	Sanok	Borysław	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Wagen müssen in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellt werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	90 Heller	1248 Heller pro Wagen		Im Kartierungswege		
3503	k. k. österr. Staatsbahnen		Rohzucker der Pos. Z—8, lit. b) der Güterklassifikation	Tłumacz-Pałahicze	Lużan	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch die Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	82 Heller	56 Heller	26 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3504	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Nüsse	Verrières transit	den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Smichow und Prag (St.B.), sowie nach den Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn Prag (Bubna, Sandthor und Smichow)	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 7.000 kg } b) 10.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einer der nachstehend genannten französischen Stationen provenieren, und zwar: Belvès, Bordeaux, Brantôme, Bretenoux-Biars, Brive, Cahors, Condat-Beauregard, Excideuil (Dordogne), Fumel, Figeac, Gourdon, Gramat, Hautefort, Larche, Le Bugue, Marthon, Négrondes, Nontron, Objat, Périgueux, Quatre-Routes, St. Denis près Martel, St. Martial-Labori, Sarlat, Souillac, Terrasson, Thenon, Thiviers, Tulle oder Vayrac	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 52·92 } ad b) 49·56 } Francs Gold für 1000 kg		Im Kartierungswege		
3505	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Hawran	Paris (La Villette-Douane und Reuilly)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	65·50 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartierungswege		Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Centimes pro Sendung zugunsten der Französischen Ostbahnen erhoben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3506	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Briketts, -Koks und -Koksasche, Steinkohlen-Briketts, -Koks- und -Koksasche	Siehe nachstehende Tabelle	Chemnitz-Altendorf	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Nebenstehende Frachtsätze finden Anwendung vom Tage der Eröffnung des Güterverkehres auf der Strecke Chemnitz—Obergrüna

I. Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Nach oder von	Aussig	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Triebschitz	Türmitz	Ullersdorf
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																	
Chemnitz-Altendorf . .	—	56·9	60·3	62·9	55·9	60·3	—	60·0	61·3	59·0	63·8	59·3	62·4	62·6	62·8	57·0	58·3	62·4

II. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

Nach oder von	Bilin	Bruch	Brüx	Chodau (k.k.St.B.)	Dux-Liptitz	Eisenberg	Helenenschacht Station	Helenenschacht Verladegeleise	Karlsbad Zentralbhf.	Komotau	Kosten	Ladowitz	Littitz	Münchhof	Nürschan	Ober-Leutensdorf	Ossegg, Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Seidowitz	Staab	Stupno-Bras	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																								
Chemnitz-Altendorf . .	60·3	56·9	56·9	52·7	60·3	57·8	54·3	54·7	56·3	—	60·3	60·3	82·9	55·2	85·5	56·9	56·9	54·3	58·5	63·7	87·2	85·5	60·3	63·7	56·9

Nach oder von	III. Stationen der St.E.G.			IV. Stationen der Oe.N.W.B.		V. Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn																
	Aussig	Schönpriesen	Střebichowitz-Vinařitz (u. Libuschiner Schacht)	Aussig	Grosspriesen	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg	Chodau B.E.B.	Dallowitz	Dassnitz-Maria Kulm	Deutsch-Kralupp	Falkenau a. d. Eger	Kaaden-Brunnersdorf	Karlsbad (B.E.B.)	Komotau	Königsberg a. d. Eger	Krupa	Neudau	Neusattl	Renč	Tuschmitz	Zieditz	Zwodau-Davidsthal
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																					
Chemnitz-Altendorf . .	51·2	48·4	79·9	51·2	49·0	76·3	52·7	56·9	51·7	49·9	48·3	51·1	56·3	47·6	51·3	62·0	58·3	51·3	64·6	51·6	49·5	47·6

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3507	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eiserne Röhren der Pos. E—5 c und Fayonstücke der Pos. E—5 k der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Mähr.-Ostrau	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an die Stadtgemeinde Lemberg oder an die Bauunternehmung der Lemberger Wasserleitungsanlage adressiert sein, und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen von der Stadtgemeinde Lemberg bestätigt werden, dass die Sendungen zur Erweiterung der genannten Anlage verwendet wurden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900	221	163	58	Im Rückvergütungswege	Gegen durch den Reklamanten als Empfänger an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	
				Sanok				Lokaltarif	111	78	33			
3508	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Stammholz (Lang- und Rundholz) etc. laut Nomenklatur des Abschnittes I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Schwihau	Arnschwang	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903	Derzeit besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 0·39		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3509	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	1. Güter aller Art, in gewöhnlicher Fracht, nach und von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach und von den Stationen der Strecke Lyon—la Tour du Pin—Grenoble und den südlich und westlich davon gelegenen Stationen. 2. Vegetabilische Oele aller Art in gewöhnlicher Fracht von Marseille	Altmünsterol Grenze oder umgekehrt	Prag (Bubna, Sandthor, Smichow), Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens ad 1 a) 7.000 kg b) 10.000 kg ad 2 a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife		ad 1 a) 3·51 Mark b) 3·24 Mark ad 2 a) 3·04 Mark b) 2·39 Mark		Im Kartierungswege		
3510	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Smichow und Prag (St.B.), sowie von den Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) oder umgekehrt	Genf transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 7.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach oder von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach oder von Stationen der Strecke Lyon—La tour du Pin—Grenoble und südlich, bezw. westlich davon gelegenen Stationen nachweisbar befördert werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	ad a) 52·92 ad b) 49·56 } Francs Gold pro 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3511	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art (mit Ausnahme von Glasballons) in beliebiger Verpackung	Grammat-Neusiedl St.E.G.	Bregenz transit und Lindau transit Buchs (Rheintal) transit St. Margrethen transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) „ 10.000 „ „ „ „ „ Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes ad a) b) 363 227 363 224 368 229		Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Direktion der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (in dem nachstehend unter 2 aufgeführten Falle auch der Frachtbrief-Duplikate über die Weitersendung ab Bregenz etc.), welche bei der genannten Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs (Rheintal), Lindau oder St. Margrethen adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten
3512	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Vegetabilische Oele	Genf transit	Prag (Bubna, Sandthor und Smichow), sowie Kralup, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn Prag und Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich von Marseille stammen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 51·00 ad b) 37·40 Francs Gold pro 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3513	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Uebermangansaures Kali	Aussig (A.T.E.)	Genf transit mit der Bestimmung nach St. Fons, Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894	Es besteht keiner	49·10 Francs Gold pro 1000 kg		Im Kartierungswege		
3514	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Liebau trs. (für Sendungen von den Versandstellen des zitierten Tarifes)	Starkenbach-Martinitz	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz bestimmt und frachtbriefmässig an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn u. s. w. vom 1. November 1897		320 Heller für 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende Mai 1905	
3515	k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz	Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchstein	Molit	Hatna trs.	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein. Sämtliche dieser in Molit aufgegebenen Sendungen müssen einer bahnämtlichen Abwage unterzogen werden	vom 10. Dezember 1903 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Wägegeld 120 Heller pro Waggon	Wägegeld 60 Heller pro Waggon	60 Heller pro Waggon	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3516	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zucker der Tarif-Pos. Z—8 a	Opocno	Marchegg transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	273 Heller	139 Heller	134 Heller	Im Kartierungswege		
3517	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn	Segen-Gottes via Grammat-Neusiedl	Lajta-Ujfalu (Neufeld)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Kohle gültigen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen müssen Dienststellen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn als Empfänger erscheinen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1900	78 Heller	58·4 Heller	19·6 Heller	Im Kartierungswege		
3518	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Tarif-Pos. H—19 a und H—19 g	Steinhaus	Pitten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jeden Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Heller 51	Heller 48	Heller 3	Im Kartierungswege		
			Holz der Tarif-Pos. H—18 a						70	66	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3519	Südbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	St. Lorenzen	Mura Király	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für Drau-Regulierungsarbeiten bestimmt und an die Bauleitung der Drau-Regulierung adressiert sein.	vom 20. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif (Teil II)	45 Heller (inkl. ungar. Transportsteuer)	38 Heller (inkl. ungar. Transportsteuer)	7 Heller	Im Kartierungswege		
3520	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisen und Stahl der Pos. E—5, lit. e) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-herzegow. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902			1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahn Rakonitz—Laun bestimmt sein. 3. Erfüllung der übrigen für die genannten Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die betreffende Bauleitung als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag, bis spätestens Ende Februar 1905	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
				Kralup	Krupa transit (für Sendungen nach Kroschau)				45	31	14			
				Prag (Bubna)					46	32	14			
				Altkladno					36	31	5			
				Hostiwitz					37	32	5			
				Kralup	Rakonitz (B.E.B.)				47	33	14			
				Altkladno					39	33	6			
				Hostiwitz					39	34	5			
		k. k. österr. Staatsbahnen		Prag (Bubna)	Rakonitz (B.E.B. und k. k. St.B.)				48	34	14			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
47	Verordnungs-Blatt Nr. 110 vom 24. September 1903	2069	Oesterr. Nordwestbahn		Petroleum, roh und raffiniert, Blau- und Grünöl etc. Petroleumnaphtha (Benzin aus Petroleum destilliert)	galizischen Stationen	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	1. Jänner 1904	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 139 vom 1. Dezember 1903	2882	Buschtěhrader Eisenbahn	Nicht namentlich angeführt	Kalkstein, unbearbeitet	Beraun	Brüx (A.T.E.)	Für Kalkstein in der nebigen Relation hat die Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zu erfolgen; es ist daher in der 6. Rubrik der Querstrich anstatt oberhalb des genannten Artikels tiefer unten zwischen den Artikeln Kalkstein und Kalk anzubringen	
		2917			Steine der Pos. 8—55 c, Steinquadern, Steinplatten etc.	Gmünd	Wegstädtl-Hněwitz	Der Frachtsatz nach Wegstädtl-Hněwitz gilt nur für Steine der Pos. 8—55 c; es ist daher in der 4. Rubrik (Artikel) der zwischen Weltrus und Wegstädtl-Hněwitz angebrachte Querstrich zu streichen und dafür ein solcher in derselben Rubrik zwischen Wegstädtl-Hněwitz und Bubentsch entsprechend anzubringen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 146. **Wien, 17. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 3 des XVI. Jahrganges (1902) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. November 1903, Z. 52.589, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtigzustellen.

Wittek m. p.

Verzeichnis
jener vom k. k. Ministerium für Landesverteidigung an anspruchberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchberechtigten	Ablebens des Anspruchberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
4479	Grasser August Josef[1]	1	.			.	.	.
4951	Radl Anton	.	1	.	.	.	.	.
5304	Michalewski Johann	.	1	.	.	.	.	1
5447	Nowak Franz	.	1	.	.	.	.	1
5520	Konopka Franz	.	1	.	.	.	.	1
5586	Borzemski Matthias	.	1	.	.	.	.	1
6115	Albertini Josef	.	1	.	.	.	.	1
6147	Schiller Josef	.	1	.	.	.	.	1
7106	Gębala Jakob	.	1	.	.	.	.	1
7287	Oravec Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
7449	Zalar Michael	.	1	.	.	.	.	.
7581	Giacomelli Marius Dominikus	.	1	.	.	.	.	1
7653	Kuš Adalbert	.	1	.	.	.	.	1
7670	Alessandri Peter[2]	.	.	.	.	1	.	.
7736	Böhs Ignaz	.	1	.	.	.	.	1
7737	Povše Jakob	.	1	.	.	.	.	.
7888	Bär Johann	.	1	.	.	.	.	1
7928	Urh Matthäus	.	1	.	.	.		.
8228	Ujwary Ludwig Franz	.	1	.	.	.	.	.
8463	Kopp Philipp	.	1	.	.	.	.	.
8797	Gloser Josef[3]	.	1	.	.	.	.	.
8806	Hanel Karl	.	1	.	.	.	.	1
9006	Chlapik Josef	1	.	.	.	.	.	1
9066	Čermák Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
9676	Konupka Josef	1	.	.	.	.	.	1
9787	Bressich Johann	.	1	.	.	.	.	1
9967	Kleczyński August	1	.	.	.	.	.	1
10051	Kieslinger Franz	1	.	.	.	.	.	1
10220	Pelz Karl	1	.	.	.	.	.	1
10448	Mihailiuk Johann	1	.	.	.	.	.	1

[1]) Bewerber wurde bereits im Jahre 1891 angestellt, das Erlöschen des bezüglichen Zertifikates wurde bisher nicht verlautbart.
[2]) Bewerber ist bereits im Jahre 1895 gestorben, das Erlöschen des bezüglichen Zertifikates wurde bisher nicht verlautbart.
[3]) Das bezügliche Zertifikat konnte nicht eruiert werden und wolle im Vorfindungsfalle an das k. k. Ministerium für Landesverteidigung gesendet werden.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurteilung	Ableben	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
			des Anspruchberechtigten					
10452	Schloif Robert	1	.	.	.	.	.	1
10454	Budik Franz	1	.	.	.	.	.	1
10487	Moroz Peter[1])	.	.	.	.	.	.	1
10579	Zacchia Josef	1	.	.	.	.	.	1
10600	Karlovsky Karl	1	.	.	.	.	.	1
10610	Moyda Johann	1	.	.	.	.	.	1
10674	Janele Stephan	1	.	.	.	.	.	1
10692	Rotter Eduard	1	.	.	.	.	.	1
10725	Bauer Anton	1	.	.	.	.	.	1
10750	Jelinek Franz	1	.	.	.	.	.	1
10771	Seibel Hermann	1	.	.	.	.	.	1
10772	Schernthaner Rupert	1	.	.	.	.	.	1
10781	Hacker Johann	1	.	.	.	.	.	1
10784	Mach Franz	1	.	.	.	.	.	1
10808	Samardžić Rade	1	.	.	.	.	.	1
10872	Bradatsch Franz	1	.	.	.	.	.	1
10882	Dědourek Johann	1	.	.	.	.	.	1
10888	Urbánek Johann	1	.	.	.	.	.	1
10954	Kolář Alois	1	.	.	.	.	.	1
10969	Moláček Franz	1	.	.	.	.	.	1
10976	Bunzel Edmund Otto	1	.	.	.	.	.	1
11014	Dvořák I Franz	1	.	.	.	.	.	1
11022	Fedyna Wasil	1	.	.	.	.	.	1
11023	Butz Johann	1	.	.	.	.	.	1
11049	Lerche Anton	1	.	.	.	.	.	1
11076	Kamiński Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
11093	Zanet vulgo Kovič Josef	1	.	.	.	.	.	1
11135	Zborowski Paul	1	.	.	.	.	.	1
11154	Czop Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
11156	Bleymaier Alois	1	.	.	.	.	.	1
11174	Kroupa Karl	1	.	.	.	.	.	1
11183	Robl Josef	1	.	.	.	.	.	1
11193	Costellan Peter Anton	1	.	.	.	.	.	1
11227	Zupnik Felix	1	.	.	.	.	.	1
11253	Treml Franz	1	.	.	.	.	.	1
11269	Vlk Karl	1	.	.	.	.	.	1
11292	Nickowski Martin	1	.	.	.	.	.	1
11300	Sokolowski Anton	1	.	.	.	.	.	1
11302	Dorocki Stephan	1	.	.	.	.	.	1
11382	Ołenczyn Basil	1	.	.	.	.	.	1
11387	Gaisler Anton	1	.	.	.	.	.	1
11394	Wrzal Felix	1	.	.	.	.	.	1
11477	Endrizzi Peter	1	.	.	.	.	.	1
11519	Carara Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
11553	Ferra Josef	1	.	.	.	.	.	1
11604	Peuerl Josef	1	.	.	.	.	.	1
11625	Pirker Georg	1	.	.	.	.	.	1
11689	Fried Karl	1	.	.	.	.	.	1

[1]) Bewerber war mit einem Zertifikate für Dienerstellen beteilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Zertifikates für Beamtenstellen an denselben annulliert wurde.

Anmerkung: Die Einsendung der noch nicht eingelangten Zertifikate wird von seiten des k. k. Ministeriums für Landesverteidigung veranlasst.

Oesterreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1902.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben die „Statistik der in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Lokomotiv-Eisenbahnen für das Jahr 1902“. In nachstehendem seien an der Hand der Einleitung des umfangreichen Werkes, welches sich in der Anlage und Einteilung den analogen Publikationen der Vorjahre anschliesst, folgende besonders erwähnenswerte Daten hervorgehoben:

Die Gesamtlänge (Baulänge) der dem öffentlichen Verkehre dienenden Lokomotiv-Eisenbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern betrug mit Ende des Jahres 1902 rund 19.962 km, d. i. um 409 km oder 2·09 Prozent mehr als im Vorjahre. Werden zu dieser Länge die im Auslande gelegenen Teilstrecken (28 km) hinzugerechnet, hingegen die ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99 km) abgerechnet, so ergibt sich eine Baulänge der österreichischen Eisenbahnen von 19.891 km, von welcher 7744 km auf die k. k. Staatsbahnen und 12.147 km auf die Privatbahnen entfallen. Von den k. k. Staatsbahnen standen 113 km im fremden Betriebe und von den Privatbahnen 4120 km im Staatsbetriebe, so dass sich mit Ende des Gegenstandsjahres 11.751 km im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Verwaltung und 8027 km im Privatbetriebe befanden.

Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgeleisigen Strecken betrug 2948 km und erhöhte sich gegenüber dem Jahre 1901 um 100 km. Auf Eisenbahnen mit normaler Spurweite entfielen von der Gesamtlänge der Bahnen 95·05 Prozent.

Betreffs der baulichen Anlagen der Eisenbahnen wäre ferner hervorzuheben, dass von der Gesamtlänge des Bahnkörpers einschliesslich der Bahnhöfe 21·06 Prozent auf horizontale und 78·94 Prozent auf geneigte Strecken entfielen, und dass die Länge der geraden Bahnstrecken 61·79 Prozent und jene in Krümmungen 38·21 Prozent betrug. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2937 Bahnhöfe, 1584 Haltestellen, 3143 Telegraphenstationen mit Schreib- und Sprechapparaten, 1628 Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter, 3214 Aufnahmsgebäude und 12.348 Wächterhäuser vorhanden.

Die während des Jahres 1902 für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen der Eisenbahnen aufgelaufenen Kosten betrugen K 51,806.360, d. i. pro Kilometer Baulänge K 2621.

Das für die Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen aufgebrachte Anlagekapital bezifferte sich mit Ende

des Jahres 1902 auf 2364 Millionen Kronen (gegenüber dem Vorjahre + 0·21 Prozent). Dieser Betrag setzt sich zusammen aus:

Baudotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 477 Millionen, Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 475 Millionen, zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 1087 Millionen, kapitalisierte Rente 286 Millionen und sonst beschafftes Kapital 39 Millionen Kronen. Von der vorbezifferten Gesamtsumme des aufgebrachten Anlagekapitales sind 169 Millionen Kronen (+ 5·99 Prozent) amortisiert.

Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen bezifferte sich auf 4295 Millionen Kronen (+ 1·57 Prozent), wovon mit Ende 1902 382 Millionen (+ 5·37 Prozent) amortisiert waren. Dieses Anlagekapital per 4295 Millionen Kronen bestand aus Stammaktien per 928 Millionen Kronen, Prioritätsaktien per 78 Millionen, Prioritätsobligationen per 3109 Millionen und sonst beschafften Beträgen per 180 Millionen Kronen.

Als noch zu emittierendes Anlagekapital verblieben mit Schluss des Jahres 1902 Aktien im Betrage von 6·10 Millionen und Prioritätsobligationen im Betrage von 93·54 Millionen Kronen.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr im Berichtsjahre neuerdings eine nicht unwesentliche Vermehrung. Gegenüber der Zunahme der Betriebslänge sämtlicher Eisenbahnen um 2·14 Prozent erhöhte sich der Stand der Lokomotiven um 3·53 Prozent, der Personenwagen um 2·23 Prozent und der Lastwagen um 2·73 Prozent. Im ganzen waren vorhanden: 5721 Lokomotiven (hierunter 2839 bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe), 12.084 (6205) Personenwagen und 126.449 (50.159) Lastwagen.

Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen Ende 1902 935·56 Millionen (hierunter Staatsbetrieb 434·38 Millionen) Kronen; gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Steigerung um 4·08 Prozent.

Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im Berichtsjahre im ganzen 49·83 Millionen Kronen (gegen 1901 + 1·27 Prozent) verausgabt.

Von grossem Inreresse sind die den Eisenbahnverkehr betreffenden Daten. Im Gegenstandsjahre wurden im ganzen 173·62 Millionen Personen (hiervon 91·34 Millionen auf den Bahnen im Staatsbetriebe) befördert. Die geförderten Personenkilometer betrugen 5518 Millionen, so dass der Kilometer Betriebslänge durchschnittlich von 281.524 Personen (Staatsbetrieb 236.007, Privatbetrieb 347.531) befahren wurde. Gegenüber dem Jahre 1901 wurden um 2·38 Prozent (Staatsbetrieb 2·93 Prozent, Privatbetrieb 1·78 Prozent) mehr Personen befördert, d. i. pro Kilometer Betriebslänge + 0·57 Prozent (Staatsbetrieb 0·70 Prozent, Privatbetrieb 0·94 Prozent).

Von der Gesamtzahl der beförderten Personen entfielen auf die I. Klasse 0·69 Prozent, auf die II. Klasse 7·01 Prozent, auf die III. Klasse 89·53 Prozent, auf die IV. Klasse (nur bei den süddalmatinischen Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec bestehend) 0·11 Prozent und auf Militärpersonen 2·66 Prozent.

Den Güterverkehr betreffend wurden im Jahre 1902 im ganzen 119·36 Millionen Tonnen (hiervon Staatsbetrieb 41·47 Millionen) befördert und 11.084 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt; jeder Betriebskilometer wurde durchschnittlich von 561.466 Tonnen (Staatsbetrieb 407.271, Privatbetrieb 783.483 Tonnen) befahren. Gegenüber dem Jahre 1901 ergibt sich hinsichtlich der beförderten Gütermenge eine Abnahme von 0·96 Prozent (Staatsbetrieb + 0·90 Frozent, Privatbetrieb — 1·92 Prozent); pro Kilometer Betriebslänge wurde um 2·50 Prozent (Staatsbetrieb 1·22 Prozent, Privatbetrieb 2·71 Prozent) weniger befördert. Desgleichen ist die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer — absolut genommen — um 0·66 Prozent (Staatsbetrieb + 0·24 Prozent, Privatbetrieb — 1·33 Frozent) und pro Kilometer Betriebslänge berechnet um 2·37 Prozent (Staatsbetrieb 1·86 Prozent, Privatbetrieb 14·61 Prozent) gefallen.

Die gesamten während des Gegenstandsjahres erzielten Betriebseinnahmen der Eisenbahnen beliefen sich auf 645 Millionen Kronen (= K 32.688 pro 1 km), wovon 272 Millionen (= K 23.308 pro 1 km) auf die Eisenbahnen im Staatsbetriebe und 373 Millionen Kronen (= K 46.084 pro 1 km) auf jene im Privatbetriebe entfielen.

Die Betriebsausgaben betrugen im ganzen 443 Millionen (Staatsbetrieb 209, Privatbetrieb 234 Millionen) Kronen.

Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die Betriebseinnahmen sämtlicher Bahnen eine Steigerung um 1·78 Prozent und die Betriebsausgaben eine Verminderung um 0·26 Prozent.

Der mit 202 Millionen Kronen bezifferte Betriebs-Nettoertrag der Eisenbahnen ergibt für jeden Kilometer Betriebslänge einen Nettoertrag von K 10.229 (Staatsbetrieb K 5408, Privatbetrieb K 17.152) gegen K 9743 (Staatsbetrieb K 5038, Privatbetrieb K 16.428) im Jahre 1901 und entspricht einer durchschnittlichen Verzinsung des verwendeten Anlagekapitales von 3·07 Prozent (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2·17 Prozent, Privatbahnen 3·66 Prozent) gegen 2·95 Prozent (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2·04 Prozent, Privatbahnen 3·54 Prozent) im Jahre 1901.

Die Gesamtzahl der im Berichtsjahre beim Eisenbahnverkehre vorgekommenen Unfälle stellte sich auf 1876 (— 199 gegenüber dem Jahre 1901.)

Bei diesen Unfällen verunglückten 206 Reisende (unverschuldet 98, infolge eigener Schuld 108), von welchen 11 getötet wurden. Auf je 1 Million Reisende entfielen 1·19 Verunglückungen und auf je 1 Million Personenkilometer 0·04 verunglückte Reisende.

Die Anzahl der bei sämtlichen Eisenbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) betrug 98.628; Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitte 104.913 beschäftigt.

Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge wurden im ganzen 247·04 Millionen Kronen verausgabt.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 26 Pensions-, 24 Kranken- und 27 sonstige Humanitätskassen, deren Vermögen sich im ganzen auf 147·12 Millionen Kronen belief. An Ausgaben bestritten die Pensionskassen 18·54 Millionen Kronen für Pensionen und Provisionen und die Krankenkassen 3·75 Millionen Kronen für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 253. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Dezember wurde seitens der Regierung eine Nachtragsvorlage zum Staatsvoranschlage für das Jahr 1903 eingebracht. Die Veranlassung hierzu waren verschiedene Ausgaben, welche im laufenden Jahre unabweisbar wurden, bei Aufstellung des Budgets für das Jahr 1903 aber nicht vorgesehen werden konnten. Die Summe dieses mit der Nachtragsvorlage angesprochenen Erfordernisses beläuft sich auf K 1,964.655. Gleichzeitig hat sich aber auch die Möglichkeit ergeben, im laufenden Jahre nachträglich eingeflossene, nicht präliminierte Einnahmen im Gesamtbetrage von K 1,549.800 in den Voranschlag einzubeziehen, so dass sich bei Berücksichtigung dieser Nachträge das Präliminare der gesamten Einnahmen für das Jahr 1903 auf K 1.728,193.063, das der Gesamtausgaben auf K 1.728,190.091 und der präliminarmässige Ueberschuss auf K 2972 stellen. An den nahezu ausschliesslich das Extra-Ordinarium betreffenden Mehrerfordernissen partipiziert das Handelsministerium mit K 1,000.000 und das Eisenbahnministerium mit K 394.667.

In derselben Sitzung beantwortete der Herr Ministerpräsident eine Interpellation wie folgt:

Die Herren Abgeordneten Dr. Pfaffinger, Kink, Dr. Chiari und Genossen haben in der Sitzung des hohen Hauses vom 24. November 1903, an die Regierung eine Interpellation in Angelegenheit der nur teilweisen Verwendung der nach dem Gesetze vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, für das Jahr 1902 zur Verfügung gestandenen Kredite und betreffend die Unterlassung der weiteren Begebung von Investitionsrente gerichtet.

Ich beehre mich, diese Interpellation im Einvernehmen mit dem Herrn Eisenbahnminister und mit dem Herrn Finanzminister im nachstehenden wie folgt zu beantworten:

Was zunächst die von den Herren Interpellanten beanständete Unterlassung der Begebung von Investitionsrente bis zu dem im Artikel IX des zitierten Gesetzes vorgesehenen Betrage von 487 Millionen Kronen im Jahre 1902 betrifft, so muss ich vor allem konstatieren, dass die Regierung unmittelbar nach Zustandekommen des Gesetzes vom 6. Juni 1901 für die Begebung eines Betrages von 250 Millionen Kronen Nominale Kronenrente Vorsorge getroffen hat; dieser Betrag war aber unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse als beiläufig zureichend zu betrachten, um das im Bau- und Investitionsprogramme für die Jahre 1901 und 1902 vorgesehene Erfordernis von rund 172 Millionen Kronen — auch bei Erschöpfung desselben — ferner die im Artikel IX des Gesetzes angeordnete Refundierung an die Kassenbestände per 80 Millionen Kronen zu bedecken.

Die finanzielle Vorsorge ist daher so weitgehend getroffen worden, dass diesfalls der plangemässen Persolvierung des Bau- und Investitionsprogrammes nichts im Wege stand.

Wenn aber auch die Ziffern des Bau- und Investitionsprogrammes ein wichtiges Moment für das Zeitmass und die Modalitäten der Durchführung der ganzen Aktion und darnach auch für die Bemessung des zu begebenden Anleihebetrages bildeten, so versteht es sich doch von selbst, dass eine entscheidende Rolle in dieser Hinsicht die realen Verhältnisse und die Natur der einzelnen Massnahmen beanspruchen oder mit anderen Worten, dass selbstverständlich innerhalb der durch das Gesetz vorgeschriebenen ziffermässigen Grenzen der unter Bedachtnahme auf Oekonomie und Zweckmässigkeit der Durchführung ermittelte tatsächliche Bedarf für die effektive Aufwendung der Geldmittel massgebend ist.

Diesfalls kann auch nicht unerwähnt bleiben, dass die völlige Ausnützung der im Bau- und Investitionsprogramme für die Jahre 1901 bis 1905 präliminierten Kredite noch während des Präliminarjahres keineswegs als eine durch das Gesetz der Regierung gleichsam auferlegte Nötigung angesehen werden darf; vielmehr spricht der Umstand, dass im Artikel XI des Gesetzes eine dreijährige Verwendungsdauer für die betreffenden Kredite vorgezeichnet ist, ganz deutlich dafür, dass mit der Möglichkeit einer nicht völligen Ausnützung der Kredite während des Präliminarjahres, die ja bei Durchführung einer so grossen, in ihrem Verlaufe nicht im voraus zu übersehenden volkswirtschaftlichen Aktion in der Tat in der Natur der Sache liegt, gerechnet wurde. Hierauf wurde auch in den Erläuterungen seinerzeit ausdrücklich hingewiesen.

Von den vorerwähnten Gesichtspunkten ausgehend, hat es der Herr Finanzminister als seine Aufgabe betrachtet, die Begebung der Investitionsanleihe so zu echelonieren, dass die Finanzverwaltung jederzeit in der Lage war, den vom k. k. Eisenbahnministerium ermittelten voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf zu bedecken, wobei der zu diesem Zwecke einzuhaltende Vorgang bei Begebung der Anleihe durch die Verhältnisse des Geldmarktes bedingt war. Hingegen wäre es von diesem Standpunkte aus wohl nicht zu rechtfertigen gewesen, wenn die Regierung bereits bis zum Jahre 1902 einen Betrag von 487 Millionen Kronen Rente — wie dies die Herren Interpellanten erwartet zu haben scheinen — begeben hätte. Abgesehen davon, dass ein solcher Vorgang vielleicht eine zu starke Anspannung des Geldmarktes involviert hätte, würde derselbe, sowie überhaupt jede Begebung von Investitionsrente über den tatsächlichen Bedarf hinaus eine vorzeitige und eben deshalb unmotivierte Belastung der Staatsfinanzen herbeigeführt haben.

Ich glaube daher dargetan zu haben, dass die Regierung in dem Falle, als sie bei Begehung der Investitionsrente einen anderen Gesichtspunkt als den der Deckung des voraussichtlichen tatsächlichen Bedarfes massgebend erachtet hätte, sich schweren und berechtigten Vorwürfen ausgesetzt haben würde, und möchte im übrigen zu diesem Punkte nur noch bemerken, dass der aus der Anleihebegebung in den Jahren 1901 bis 1903 erzielte Erlös von rund 361 Millionen Kronen weit mehr als ausreichend gewesen wäre, um den nach dem Bau- und Investitionspräliminare für diesen Zeitraum vorgesehenen Erfordernisbetrag von rund 275·7 Millionen Kronen, bezw. nach Ausscheidung des Erfordernisses für die im Konzessionswege sichergestellten Lokalbahnen Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg von 262·7 Millionen Kronen nebst der Refundierung an die Kassenbestände per 80 Millionen Kronen zu decken.

Anlangend die in der Interpellation weiter vorgebrachten Behauptungen über die nicht genügende Ausnützung der Investitionskredite und die nicht termingemässe Durchführung des Investitionsprogrammes, ferner anlangend die Anfrage über die Ausnützung der Investitionskredite im laufenden Jahre, erlaube ich mir folgendes zu bemerken:

Unmittelbar nach Kundmachung des Gesetzes vom 6. Juni 1901 gelangten die Bauarbeiten rücksichtlich jener Staatsbahnlinien zur Vergebung, für welche genehmigte Detailprojekte und Vergebungsoperate bereits vorgelegen waren, nämlich für die Teilstrecke Lemberg—Sambor der Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze und die Teilstrecke Spalato—Sinj der Linie Spalato—Aržano.

Der Bau der grossen Alpentunnels, das ist des Karawanken-, Wocheiner und Bosruck-Tunnels, bei denen gleichwie beim Tauern-Tunnel schon im Jahre 1901 mit dem Stollenvortrieb begonnen wurde, gelangte teils im Frühjahre, teils im Herbste 1902 in definitiver Weise an Bauunternehmer zur Vergebung. Hinsichtlich der Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze, ferner des Linienzuges der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, sowie der Pyhrnbahn waren jedoch die Detailprojekte erst zu verfassen und den vorgeschriebenen kommissionellen Amtshandlungen zu unterziehen, bevor an die Ausarbeitung der Vergebungs-Operate, an die Ausschreibung und Vergebung der Arbeiten geschritten werden konnte. Bei der im allgemeinen, namentlich aber im Alpengebiete schwierigen Beschaffenheit des Bauterrains nahm die Durchführung der Projektsarbeiten bedeutende Zeit in Anspruch, so dass die Vergebung der Bauarbeiten auf der Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze erst im Sommer, auf der Teilstrecke Schwarzbach—Gastein der Tauernbahn im Spätherbste 1902, hingegen auf der Linie Klagenfurt—Assling—Görz—Triest erst im Laufe des Jahres 1903 zum Abschlusse gelangte. Vor dem Zeitpunkte der Feststellung des Detailprojektes erscheint aber auch die Bestellung der Lieferung von Eisenkonstruktionen, insbesondere für Bahnbrücken, nicht tunlich, sowie auch Bestellungen von Schienen und Oberbau-Kleinmaterial sachgemäss nicht bei Beginn des Bahnbaues veranlasst werden, nachdem dieses Material erst in ziemlich vorgeschrittenem Baustadium benötigt wird.

Diese Umstände rechtfertigen zur Genüge, warum der pro 1902 für den Staatseisenbahnbau vorgesehene Investitionskredit nicht voll ausgenützt werden konnte.

Mit Schluss des Jahres 1902 verblieb an Kreditresten für Staatseisenbahnbauten der im Rechnungsabschlusse für das Jahr 1902 und auch in dem Ausweise über den Umfang der auf Grund des Art. IX des Gesetzes vom 6. Juni 1901 erfolgten Begebung von Obligationen u. s. f. nachgewiesene Betrag von K 15,253.134·90. Der in der Interpellation angegebene Kreditrest von 23 Millionen Kronen — insoweit er sich auf Staatseisenbahnbauten beziehen soll — ist somit irrig, nachdem hiervon 8 Millionen Kronen auf die nicht aus Staatsmitteln, sondern im Konzessionswege durch Erteilung der Staatsgarantie sicher-

gestellten beiden Lokalbahnen Rakonitz-Laun und Friedberg-Hartberg entfallen. Ferner verbleibt von dem im Investitionsprogramme für die Staatseisenbahnbauten für das Jahr 1903 eingestellten Betrage von rund 43 Millionen Kronen richtig nur ein Betrag von K 39,900.000, weil wieder der Betrag von K 3,040.000 auf die obengenannten beiden Lokalbahnen entfällt.

Pro 1903 standen daher für Staatseisenbahnbauten nicht rund 66 Millionen Kronen, sondern nur rund K 55,153.000 zur Verfügung, welche Jahreskredite übrigens, wie ich bereits hervorgehoben habe, keineswegs in dem Jahre, für welches sie eingestellt sind, zur Gänze verwendet werden müssen.

Der Ausgabenstand mit Ende 1903 lässt sich selbstverständlich im gegenwärtigen Zeitpunkte nicht genau angeben, nachdem die Ausgaben für den Monat Oktober lediglich in provisorischer Weise und jene für November und Dezember gar nur präliminarmässig ermittelt werden können und die Höhe der Ausgaben in der letzten Periode des Jahres 1903 wie jederzeit ganz von dem ermöglichten Fortschritte des Bahnbaues abhängt.

Auf Grund der eben gedachten vorliegenden Daten für das letzte Quartal des Jahres 1903 und des Ausgabenstandes bis Ende September ergibt sich, dass von dem obengenannten für das Jahr 1903 zur Verfügung gestandenen Gesamtkredite mit Schluss des Jahres voraussichtlich nur ein Kreditrest von rund K 6,750.000 verbleiben wird. Es lässt sich jedoch schon derzeit konstatieren, dass der natürliche Fortschritt des Baues und der Baugebarung im Jahre 1904 die volle Aufwendung des gedachten voraussichtlichen Kreditrestes und der für das Jahr 1904 bewilligten Kredite von zusammen K 59,100.000 nicht nur im vollen Umfange erfordern, sondern sogar die Bewilligung bedeutend erhöhter Kredite nötig machen wird.

Betreffs des Staatsbahnbetriebes muss vor allem darauf hingewiesen werden, dass bei Arbeiten von so bedeutendem Umfange wie die mit K 272,056.000 veranschlagten Investitionen des Staatseisenbahnbetriebes, worin, abgesehen von den grossen Erweiterungen der Hauptbahnhöfe, allein der Bau von 472·2 km zweiten Geleisen enthalten ist, ganz bedeutende und zeitraubende vorbereitende Arbeiten und Erhebungen vorangehen müssen, so insbesondere Trassierung, Projektsverfassung, Auflegung der Projekte bei den Gemeinden und Bezirkshauptmannschaften, politische Begehung, Arbeitsausschreibungen und -Vergebung etc. Es war daher schon bei Aufstellung des fünfjährigen Investitionsprogrammes nie daran gedacht, dass die Verwendung der angesprochenen Gesamtbeträge genau nach den rein rechnungsmässig ermittelten durchschnittlichen Jahresraten erfolgen werde; im Gegenteile war es von Anfang an einleuchtend und in der Natur der Sache gelegen, dass in den ersten Jahren die Verwendung hinter den Präliminarien zurückbleiben musste, während in der Zukunft die Geldaufwendungen höher sein werden als die Präliminaransätze und die Bedeckung des Mehraufwandes durch die Kreditreste früherer Jahre erfolgen muss.

Weiter muss ganz allgemein darauf hingewiesen werden, dass aus den aufgelaufenen Ausgabenbeträgen nicht direkt auf die Höhe der Leistungen geschlossen werden darf, letztere sind vielmehr immer weit höher, insbesondere bei den Leistungen der Eisenindustrie. Hier werden nämlich die Zahlungen bedingnisgemäss derart geleistet, dass nach der Uebernahme im Werke 50 Prozent Anzahlung geleistet wird, nach der Aufstellung weitere 35 Prozent, nach der Erprobung 10 Prozent und endlich erst nach Ablauf der Haftzeit 5 Prozent.

Aehnlich verhält es sich bei allen Bauarbeiten. Die Leistungen sind also durchgeführt, die Ausgaben werden aber in späterer Zeit ausgewiesen.

Tatsächlich beläuft sich die Summe der für die einzelnen genehmigten Investitionsarbeiten erforderlichen Einzelkredite, welche, wenn auch nicht durch effektive Zahlungen, so doch durch Bestellungen und Arbeitsvergebungen in Anspruch genommen oder gebunden erscheinen, bis Ende November d. J. auf K 144,369.453.

Hierbei ist *insbesondere* hervorzuheben, dass der in Post 20 des Investitionsprogrammes für Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes für die Jahre 1901 bis inkl. 1903 vorgesehene Kredit per zusammen K 49,774.000 nicht nur voll ausgenützt wurde, sondern dass überdies über dringende Bitte der beteiligten Industrien der für diese Zwecke noch zur Verfügung stehende Restkredit durch antizipative Bestellung fast zur Gänze festgelegt wurde.

Das hohe Haus wolle aus diesen Darlegungen entnehmen, dass die Regierung absolut keinen Vorwurf wegen angeblich nicht termingemässer Durchführung des Investitionsprogrammes treffen kann; vielmehr ist die Regierung bei Durchführung dieses Programmes nicht nur mit pflichtgemässer Raschheit und Energie vorangegangen, sondern sie hat auch durch Antizipation von Krediten des Bau- und Investitionsprogrammes die durch die andauernde wirtschaftliche Stagnation gebotenen Rücksichten in weitgehendem Masse walten lassen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn Grobelno-Rohitsch-Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (*Vorlage des Ausführungsoperates: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.*) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Dezember die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten normalspurigen Lokalbahn Grobelno-Rohitsch-Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn) in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen und dieselbe ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Bahnlinie bis Rohitsch im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen.
[E.-M.-Z. 54.655.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Friedland zur Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (*Baukonsenserteilung für die aus Anlass des Anschlusses der kgl preuss. Lokalbahn Friedeberg-Heinersdorf in der Station Heinersdorf obiger Bahnlinie notwendigen Hochbauten.*) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 15. September rücksichtlich des Projektes für die aus Anlass des Anschlusses der kgl. preuss. Lokalbahn Friedeberg-Heinersdorf in der Station Heinersdorf der normalspurigen Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf notwendigen Hochbauten nach erfolgter Ueberprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879 den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.
[E.-M.-Z. 42.536.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Opočno nach Dobruschka. (*Vorlage des Variantenprojektes für die Teilstrecke von km 0·20 bis km 1·10: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.*) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. November über das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen namens des Konzessionswerbers für die Lokalbahn Opočno-Dobruschka vorgelegte Projekt einer Variante der Teilstrecke von km 0·20 bis km 1·10 dieser Bahnlinie die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, ehemöglichst die politische Begehung und Enteignungsverhandlung durchzuführen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen Bericht zu erstatten.
[E.-M.-Z. 43.527.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (*Erteilung von Vorkonzessionen.*) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 19. Oktober dem Gustav Szabó in Bozovics und Konsorten für eine von der Station Fehértemplom (Weisskirchen im Banate, Komitat Temes) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende, bis zur Grossgemeinde Bozovics (Komitat Szörény) führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 29. Oktober der Firma Eszéki lóvasut részvény társaság (Essegger Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit Pferdebetrieb) für eine von der zukünftigen Station Herczegszöllös der projektierten schmalspurigen Lokalbahn Eszék-Herczegszöllös abzweigende und diese in der Station Baranya-Monostor mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (*Ergebnisse des elektrischen Betriebes.*) Während des halbjährigen Bestandes des auf einer ca. 25 km langen Teilstrecke der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen probeweise eingeführten Automotorenbetriebes wurden auf derselben 92.000 Personen befördert, gegenüber 47.000 während des gleichen Zeitraumes im Vorjahre. Die Betriebseinnahmen betrugen K 31.000, die Betriebsausgaben K 21.000, das Anlagekapital beziffert sich mit K 117.000. Der erzielte günstige Erfolg hat die

Direktion der Torontáler Komitatsbahnen veranlasst, gleichfalls die Einführung des Automotorenbetriebes im Lokalverkehre ihrer Linien anzustreben.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Aenderung des Stationsnamens Bikás-Kitérö auf „Breznóbánya-Külváros".) Der Name der Station Bikás-Kitérö der im Betriebe der kgl. Ungarischsn Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Zólyom-Brézó-Breznóbánya—Bikás-Kitérö—Tiszolcz wurde auf Breznóbánya-Külváros abgeändert.

— (Unzulässigkeit des Verkehres lebender Tiere in der Station Uj-Szeged.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verlautbart, dass im Verkehre mit der für den Gesamtverkehr neu eröffneten Station Uj-Szeged (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131) die Auf- und Abgabe lebender Tiere bis auf weiteres noch unzulässig ist.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Herrn beh. aut. Zivil-Ingenieurs E. A. Ziffer: „Ueber die Jungfraubahn im Berner Oberland und die Eisenbahnprojekte auf den Montblanc". Auf Grund seiner Studienreise und an der Hand instruktiver Lichtbilder besprach der Vortragende den Bau und Betrieb dieses in technischer Beziehung hochinteressanten Bahnbaues. Ausgehend bei der 2064 m ü. S. gelegenen Kulmstation der Wengernalpbahn „Klein-Scheidegg", führt die Trasse der Jungfraubahn bis zum Eigergletscher (2323 m ü. S.), u. zw. von einem kleinen Tunnel von 87 m Länge abgesehen, in offener Linie. Bei der Station Eigergletscher hat die Bahn schon auf 2 km Länge eine Höhendifferenz von 259 m überwunden, die Trasse tritt dann in den grossen Tunnel ein, welcher eine Länge von 10 km erhalten und die Gletschergruppe Eiger, Mönch und Jungfraujoch durchqueren wird. Die nunmehr aufgelassene erste Tunnelstation Rothstock (2530 m ü. S.) wurde am 2. August 1899 dem Betriebe übergeben. Die Station Eigerwand (2295 m ü. S.) bildet gegenwärtig den Endpunkt der Bahn und befindet sich im Tunnel in einem Raume von 220 m², dessen Decke in Gewölbeform durch stehengelassene Felspfeiler von 3—5 m Stärke gestützt wird und zu welchem ein 5·5 m breiter und 8 m langer Stollen vom Tunnelperron führt. Von Eigerwand zieht sich der Tunnel bogenförmig in einer Höhe von 3156 m bis zur Station Eismeer; von hier wendet sich dann die Trasse in gerader Linie nach Westen mit nur 6·6 Prozent Steigung bis zur Station Jungfraujoch (3396 m ü. S.), welche als Doppelstation gedacht ist und von da mit 25 Prozent Steigung zur Felsenstation Jungfrau (4093 m ü. S.), von der man mittels eines elektrischen Aufzuges von 73 m Länge den Gipfel der Jungfrau (4166 m ü. S. als Endstation erreichen wird. Mit Ausnahme der Strecke Eismeer—Jungfraujoch, die eine Steigung von 6·6 Prozent, und der Strecke Kleine Scheidegg—Eigergletscher, welche eine Steigung von 24·1 Prozent aufweist, hat die Bahn durchwegs eine Steigung von 25 Prozent und beträgt der kleinste Krümmungshalbmesser 100 m. Die für den Bau und Betrieb nötige elektrische Kraft liefert das Elektrizitätswerk Lauterbrunn, welches der reissenden weissen Lütschine 2650 PS entnimmt. Ausserdem wurde in der Zentrale noch eine 125 PS Generatorgasanlage als Kraftreserve eingebaut. Die mit automatisch wirkenden Regulatoren versehene und mit einem Kostenaufwande von Frcs. 1,000.000 erbaute Turbinenanlage besteht aus zwei Doppelturbinen Gerard à 500 PS, zwei Francis-Turbinen à 800 PS und zwei Erregerturbinen à 25 PS. Die elektrische Anlage besteht aus zwei 500 PS Dreiphasen-Generatoren zu 7000 Volt Spannung, ferner aus zwei 25 PS Gleichstromdynamos zu 60 Volt Spannung zur Erregung und zwei 800 PS Dreiphasen-Generatoren zu 7000 Volt Spannung. Nach Erläuterung der charakteristischen Merkmale des zur Anwendung gelangten Oberbaues mit Zahnstange, System Strub, dessen Meter Geleise 136·01 kg wiegt, kommt der Vortragende auf die Fahrbetriebsmittel zu sprechen. Die aus Lokomotive, Anhängewagen und Vorschiebewagen im Totalgewichte von 28 t bestehenden normalen Züge können bei einer Geschwindigkeit von 8·5 km per Stunde auf 25 Prozent Steigung 80 Personen befördern. Die von der Lokomotivfabrik in Winterthur und von der Firma Brown, Boveri & Co. in Baden (Schweiz) hergestellten Lokomotiven, deren elektrische Ausrüstung die Maschinenfabrik Oerlikon besorgt hat, wiegen 14 t, haben eine Länge von 3·367 m, eine Breite von 2·57 m und eine Höhe von 2·945 m, vom Schienenniveau gemessen. Die 7 m langen, 2·5 m breiten und 2·85 m hohen, von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen gebauten Anhängewagen haben ein Eigengewicht von 4·1 t. Die 3·9 t schweren Vorschiebwagen haben vorne in einem abgesonderten Raume den Konduktenrstand und ebenso wie die Anhängewagen 10 Querbänke mit je 4 Sitzplätzen. Am Eigergletscher befinden sich in einer Höhe von 2360 m die Wohnhäuser für die Beamten und Arbeiter, ferner ein grosses Lebensmittelmagazin, verschiedene Werkstätten und Magazine. Die Züge der Jungfraubahn stehen mit jenen der Wengernalpbahn in unmittelbarem Anschlusse. Auf der Jungfraubahn besteht nur eine Wagenklasse und der Fahrpreis, Hin- und Rückfahrt von Scheidegg bis zur Station Eigerwand beträgt Frcs. 10 und von Scheidegg bis zur Station Eigergletscher Frcs. 3. Nach einigen Bemerkungen über die Vorgeschichte dieses genialen, von dem verstorbenen Eisenbahnpräsidenten Adolf Guyer-Zeller gegründeten Unternehmens, für welches bisher über Frcs. 3,500.000 aufgewendet wurden, machte der Redner einige bemerkenswerte Mitteilungen über andere im Betriebe befindliche Bergbahnen. Die höchste Bergbahn in Europa ist jene von Zermatt auf den Gornergrat (3019 m), die höchste Gebirgsbahn der Erde ist die von Oroya in Peru, die in einer Höhe von 4744 m die Andenkette an der Grenze des ewigen Schnees überschreitet. Nicht minder bemerkenswert ist die bis zu 4200 m Höhe führende Zahnstangenbahn von „Pikesteak" im Staate Colorado in Nordamerika; erwähnenswert sei ferner die Eisenbahn bei den Minen von Palacayo mit 4153 m Höhe. Der Vortragende bespricht noch das Projekt einer Eisenbahn auf den höchsten Berggipfel Europas, den Montblanc (4810 m ü. S.), und schliesst mit dem Wunsche, dass der baldige Ausbau des gigantischen Werkes der Jungfraubahn gelingen und zur Ehre und zum Ruhm der gesamten wissenschaftlichen Technik beitragen möge. Der Versammlung wohnte auch Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek bei.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro November 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	903·20	4753·05	2077·58	3578·67
Roggen	1612·41	302·20	708·44	1206·17
Gerste	194·57	354·74	301 83	247·48
Hafer	613·76	305.80	204·00	715·56
Mais	1458·12	202 60	548·17	1112·55
Mehl	1417·50	921·55	780·85	1558·20
Wein	5181·58	93·46	412 51	4862·53
Verschiedene	1681·00	3027·66	3000·18	1708·48
Zusammen	13062·14	9961·06	8033·56	14989·64
Versicherungswert K	465.300	114.200	79.700	499.800

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	18	2	—	20
Versicherungswert K	84.090	20.400	—	14.490
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswert K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Frachtermässigung für Petroleum ab Pozsony-Ujváros.

Die für die Zeit ab 1. September 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 im Publikationswege zur Einführung gebrachten, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief gültigen ermässigten Kartierungsfrachtsätze für Petroleum des Ausnahmetarifes Nr. 16 b (Abt. A) des Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 4, im Verkehre von Pozsony-Ujváros werden unter den bisherigen Anwendungsbedingungen für die Zeit ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 unverändert wieder zugestanden.

Diese Frachtsätze beziffern sich wie folgt:

Von	Nach					
	Bremen (Hauptbahnhof) Bremen (Freibezirk)	Brake (Oldbg.) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham und Nordenham (Fischereihafen)	Altona Hamburg B. Hamburg Sternschanze Harburg H., Harburg U.E. △ Lübeck Wilhelmsburg	Stettin ✛ Grabow a. O. ♁ Pommerensdorf # Vulkan-Bredow ⊙ Züllchow	Swinemünde	Warnemünde
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Pozsony-Ujváros *)	373	393	373	266	299	302
△ Lübeck . . . = Hamburg —	—	—	5	—	—	—
✛ Grabow a. O. . . = Stettin +	—	—	—	7	—	—
♁ Pommerensdorf . = „ +	—	—	—	2	—	—
# Vulkan-Bredow . = „ +	—	—	—	8	—	—
⊙ Züllchow . . . = „ +	—	—	—	8	—	—

*) Die Petroleumsendungen müssen auf dem von dem Donauufergeleise abzweigenden Fabriksgeleise eingeladen werden.

Wien, am 14. Dezember 1903. [1230]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1904, für Frachterhöhungen mit 1. Februar 1904, tritt ein neuer Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich an Stelle des vom 1. November 1899 gültigen in Kraft.

Derselbe enthält Klassenguttarife und Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege.

Der Tarif ist bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den beteiligten Bahnen zum Preise von Mk. 2·50 oder K 3·— erhältlich.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1231]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aenderungen der direkten Fahrpreise im Verkehre mit der Lokalbahn Cilli-Wöllan.

Infolge der Einführung eines neuen Personentarifes auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan mit 1. Jänner 1904 werden die direkten Fahrpreise zwischen Cilli einerseits und Unter-Drauburg und Wolfsberg anderseits über Wöllan abgeändert und die Rückfahrkarten zwischen Cilli und Unter-Drauburg aufgehoben.

Näheres ist aus den bei den Personenschaltern ausgehängten Fahrpreistabellen ersichtlich.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1232]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife.

Mit 1. Jänner 1904, für Frachterhöhungen mit 1. Februar 1904, tritt der Nachtrag III zum Elbe-Umschlagstarife für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. die Ergänzung der besonderen Bestimmungen und Zwischenlagerungsbestimmungen, die Ergänzung, bezw. Aenderung von Ausnahmetarifen im Kartierungs- und Rückvergütungswege, schliesslich die Wiedereinführung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.

Exemplare des Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 25 Pfennig = 30 Heller erhältlich.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1233]

Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Neuauflage von Kartierungssätzen.

Am 1. Jänner 1904 treten an Stelle der Kartierungssätze nach und von Starkenbach trans. für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits, gültig vom 15. März 1902, ferner nach und von Schlackenwerth trans. für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn anderseits, gültig vom 1. August 1900, neue Kartierungssätze in Kraft und sind Exemplare dieser Kartierungssätze bei den beteiligten Dienstesstellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. Dezember 1903. [1234]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zu den Kartierungssätzen für die östlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt je ein Nachtrag I zu den am 1. Mai 1903 hinausgegebenen Kartierungssätzen von und nach Chrzanów, Kalwarya, Krakau, Oświęcim, Podgórze-Bonarka, Saybusch-Żywiec, Trzebinia und Wadowice transit für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina einerseits und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einschliesslich der Lokalbahn Bielitz-Kalwarya anderseits zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 5, bezw. 20 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 11. Dezember 1903. [1235]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages V zum Personentarife für die Lokalbahnen, westliches Netz.

Mit 1. Jänner 1904 wird der Nachtrag V zum Tarife, Teil II, enthaltend Tarife und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, Heft I, westliches Netz, eingeführt.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen für die Lokalbahn Cilli-Wöllan, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifes und ist bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 11. Dezember 1903. [1236]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Ergänzungen des Tarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 treten im Tarife, Teil II, vom 1. Jänner 1900, folgende Ergänzungen in Wirksamkeit:

Auf Seite 5 des Tarifes ist nachzutragen:

„C. Besondere Bestimmungen für Triest, Fiume, Pola und Rovigno.

Die Frachtsätze dieses Tarifes, insoweit deren Anwendung nicht ohnedies an die Bedingung der überseeischen Ausfuhr oder der überseeischen Herkunft geknüpft ist, haben — je nachdem sie nur in einer Richtung oder in beiden Richtungen Anwendung finden — Geltung:

a) in der Richtung nach den Hafenstationen Triest, Fiume, Pola und Rovigno nur für Sendungen, welche im Bereiche dieser Stationen entladen und mit Landfuhrwerk oder zu Schiff abgeführt, oder mittels Schleppbahnen, oder auf Magazins- oder Industriegeleisen, oder nach Lagerplätzen abgefahren und endgültig bezogen werden, also von den Hafenstationen nicht unmittelbar mit der Eisenbahn zur Weiterbeförderung gelangen;

b) in der Richtung von den Hafenstationen Triest, Fiume, Pola und Rovigno nur für Sendungen, die zur Verladung daselbst mit Landfuhrwerk oder zu Schiff zugeführt, oder mittels Schleppbahnen, oder auf Magazins- oder Industriegeleisen, oder von Lagerplätzen angefahren, nicht aber mit der Eisenbahn nach den Hafenstationen befördert worden sind.

Die vorstehend unter a) und b) hinsichtlich der Abfuhr von Triest, bezw. der Zufuhr nach Triest mit der Eisenbahn festgesetzten Beschränkungen erstrecken sich jedoch nicht auf den Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn Triest-Parenzo."

Auf Seite 167 des Tarifes ist als zweiter Absatz nachzutragen:

„Bezüglich der Anwendung der Frachtsätze im Verkehre mit Pola und Rovigno siehe Vorbemerkungen auf Seite 5 unter C."

Wien, am 12. Dezember 1903. [1237]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Oesterreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

(Oesterreichischer Levanteverkehr.)

Einführung direkter Frachtsätze für die Tarifklasse 12 (Sammelklasse) bei Frachtzahlung für 10.000 kg im Verkehre von Bielitz, Krakau und Troppau.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Einführung im Tarifwege, gelangen unter Anwendung der Bestimmungen der ab 1. Dezember 1903 gültigen Tarife, Teil I und Teil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr die folgenden direkten Frachtsätze zur Berechnung:

Von	seewärts über	Nach den Hafenplätzen, angeführt im Tarife, Teil II, Heft 1, unter B—I	B—II
		für Tarifklasse 12	
		bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	
		Centimes für 100 kg	
Bielitz (K.F.N.B.)	Triest oder Fiume	543	643
Krakau {K.F.N.B. / k.k.St.B.}	Triest oder Fiume	578	678
Troppau (K.F.N.B.)	Triest	528	628
	Fiume	573	673

Wien, am 15. Dezember 1903. [1238]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Transportanstalten.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904, gelangt der neue Tarif, Teil II, Heft 1, für Gütersendungen im Verkehre von Oesterreich-Ungarn nach Russland zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1901 aufgehoben.

Exemplare des bezüglichen Tarifes sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von K 3 für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Dezember 1903. [1239]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Brünner elektrische Strassenbahnen.

Tarif für Sonderzüge.

Der Preis eines Sonderzuges wird nach der von demselben zurückzulegenden Kilometeranzahl berechnet, wobei die Zufahrt von der Remise bis zur Abgangsstation und die Rückfahrt von der Endstation in die Remise eingerechnet werden.

Für die Zeit von 6 Uhr abends bis 12 Uhr nachts, sowie von 4 bis 6 Uhr früh wird ein 50 prozentiger, für die Zeit von 12 nachts bis 4 Uhr früh ein 75 prozentiger Zuschlag eingehoben.

Für jeden beigestellten Motorwagen wird für den Kilometer K 2·50, für jeden Beiwagen K 1·— eingehoben.

Die Sonderzüge müssen spätestens drei Stunden vor der verlangten Abfahrtszeit, jedenfalls aber vor 6 Uhr abends im Bureau der Betriebs-Direktion, Basteigasse Nr. 22, bestellt werden, wobei der entfallende Preis zu entrichten und die Sonderzugskarten in Empfang zu nehmen sind.

Brünn, am 15. Dezember 1903. [1240]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe eines neuen temporären Anhanges zum Lokalgütertarife für die gesellschaftlichen Lokalbahnen.

Am 1. Jänner 1904 tritt ein neuer, bis auf Widerruf gültiger temporärer Anhang zum Lokalgütertarife (Teil II) für die gesellschaftlichen Lokalbahnen (vom 1. Jänner 1898) nebst einem Berichtigungsblatte in Kraft. Gleichzeitig wird der gleichartige temporäre Anhang vom 1. Jänner 1898 mit den zugehörigen Nachträgen I und II ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Anhanges können durch die Direktion und die grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 20 Heller für das Stück bezogen werden.

Wien, am 14. Dezember 1903. [1241]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Anhange zu den Tarifen, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904, gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Anhange zu den Tarifen, Teil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes zur Einführung, welcher verschiedene Aenderungen und Berichtigungen, sowie neue Frachtsätze enthält und sowohl bei der gefertigten General-Direktion, als auch bei den übrigen beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Heller pro Exemplar erhältlich sein wird.

Prag, am 10. Dezember 1903. [1242]

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarife, Teil II, Heft 3 B.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarife und verschiedenen Ausnahmetarife enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Jänner 1904 in Kraft.

Exemplare des Nachtrages VIII sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie bei den beteiligten Stationen zum Preise von 35 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 13. Dezember 1903. [1243]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages XIII zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen“ der allgemeinen Tarife und verschiedenen Ausnahmetarife, sowie die neuen Ausnahmetarife Nr. 46 b) (für Schwefelsäure) und 46 c) (für Salzsäure) enthält.

Exemplare des Nachtrages XIII sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie bei den beteiligten Stationen zum Preise von 35 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 13. Dezember 1903. [1244]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines temporären Anhanges zu den Tarifen.

Mit 1. Jänner 1904 tritt ein temporärer Anhang zu den Tarifen des vorangeführten Verkehres in Kraft.

Derselbe enthält die für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904 für den Geltungsbereich des Tarif-Teiles II, Heft 1, 2, sowie der Artikeltarife und des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, bestehenden ermässigten Frachtsätze.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 70 Heller erhältlich.

Wien, am 14. Dezember 1903. [1245]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3521	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Schweissofen-Schlacken mit Bestimmung zum Hochofenbetriebe, aus alten Lagern herrührend (sonach nicht frische Schlacken)	Köflach (für Sendungen von Pichling)	Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Chorzow, Friedrichshütte, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Rosdzin, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 7000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der beigestellten Wagen unter Ausschluss von Wagen **unter 10.000 kg** Ladegewicht; Aufladen der Sendungen durch den Absender; **Aufrechthaltung** der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Juli 1904	Tarif-Teil II, Heft 3 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1902	Verschieden	Verschieden	27 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	Der Frachtnachlass wird von den österreichischen Bahnverwaltungen getragen. Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den Frachtsätzen des nebenbezeichneten Tarifes in Betracht kommenden Gebührenanteile der beteiligten österreichischen Bahnen eine Restringierung erfahren, so tritt auch eine Reduktion des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein. Für den Fall, als die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1903 unter fortlaufender Nummer 3198 publizierte Frachtbegünstigung bereits Anwendung gefunden haben sollte, wird der diesfalls liquidierte Refaktiebetrag der das vorliegende Zugeständnis in Anspruch nehmenden Partei in Abzug gebracht

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3522	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Göding	Holics loko und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu—Bürszentgyörgy, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévénytó und Stomfa)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif zwischen der Lokalbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft vom 1. Oktober 1898	15 Heller	10·3 Heller	4·7 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen nach Göding loko und Holics loko muss auf den erwähnten Frachtbrief-Duplikaten von der Bestimmungsstation bestätigt sein, dass die Transporte mittels Strassenfuhrwerkes oder Schleppbahn abgeführt wurden. Eventuell können diesfalls auch die bezeichneten, dieser Bestätigung entbehrenden Frachtbrief-Duplikate nebst den zugehörigen, die fragliche Bestätigung tragenden Frachtbriefen vorgelegt werden. Die beigebrachten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
			Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9	Holics loko und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu—Bürszentgyörgy, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévénytó und Stomfa)	Göding loko				15 Heller	10·3 Heller	4·7 Heller			

1	2	3	4			5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht							Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel			für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				im Höchstgewichte (pro Sendung) von Kilogramm	bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr.						Heller	Heller	Heller			
3523	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Zeitungen in Ballen als Eilgut	1) 150	5	Wien Nordbahnhof	Lemberg	I. Die Auflieferung hat in einem oder mehreren Paketen bis zu dem angegebenen Höchstgewichte (pro Sendung) zu erfolgen. II. Die Zeitungspakete sind in einer stets konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekanntzugebenden Adresse mindestens 30 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge aufzugeben. Die Pakete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Druck der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspaket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. III. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspakete in der Adressstation ohne vorherige Avisierung vorzusorgen. IV. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen. V. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. VI. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. VII. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900	3259·5	1200	2059·5	Im Kartierungswege		Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Ab Krakau werden die fraglichen Sendungen mit den anschliessenden Zügen der k. k. österr. Staatsbahnen weiterbefördert. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Teiles I. Abt. A, nur über besondere, bei der Direktion der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung
				2) 50	3											
				3) 50	5		Przemyśl				3091·5	1200	1891·5			
				4) 30	3											
				5) 100	5		Czernowitz				3553·5	1524	2029·5			
				6) 50	3											
				7) 50	5		Jaroslau				2980·5	1200	1780·5			
				8) 50	3											

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3524	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Zeitungen in Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut im Höchstgewichte (pro Sendung) von 50 kg / 30 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 / Nr. 3 A	Wien-Nordbahnhof	Mähr.-Schönberg	1.–6. (siehe unten)	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901 und Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	1194 Heller	887 Heller	307 Heller	Im Kartierungswege		Die mindeste Transportgebühr pro Sendung beträgt 60 Heller. Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmässig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Teiles I, Abteilung A, nur über besondere, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung
			30 kg / 20 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 / Nr. 3 A	Wien-Nordbahnhof	Jägerndorf via Troppau				1431 Heller	1097 Heller	334 Heller	Im Kartierungswege		

Bedingungen (Spalte 6):

1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Pakete bis zu dem angegebenen Gesamt-Höchstgewichte zur Aufgabe zu bringen.
2. Die Zeitungspakete sind in einer stets konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Pakete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Druck der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungs-Paket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.
5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspakete in der Adressstation ohne vorherige Avisierung vorzusorgen.
6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3525	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut im Höchstgewichte (pro Sendung) von 20 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 7/807, Weiterbeförderung ab Brünn mit dem Schnellzuge 3/n und ab Aussig mit dem Personenzuge Nr. 19	Wien Nordbahnhof via Brünn—Aussig	Brüx A.T.E.	1. Jedes Zeitungspaket muss in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, aufgeliefert werden. Jedes Paket muss auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders; den Vermerk „Zeitungs-Paket"; die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 2. Die entfallenden Transportgebühren sind sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 3. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 4. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Besteht kein direkter Frachtsatz über die Route Brünn—Aussig		1464 Heller		Im Kartierungswege		Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Anrechnung. Die Beförderung der nebenstehehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Teil I, Abteilung A, nur über besondere, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3526	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Zeitungen in Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut im Höchstgewichte (pro Sendung) von 50 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5, 30 kg Nr. 3 A	Wien Nordbahnhof via Oderberg	Teschen K.O.B.	1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Pakete bis zu dem angegebenen Gesamt-Höchstgewichte zur Aufgabe zu bringen. 2. Die Zeitungspakete sind in einer stets konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Pakete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspaket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen. 4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. 5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspakete in der Adressstation ohne vorherige Avisierung vorzusorgen. 6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	1439 Heller	1092 Heller	347 Heller	Im Kartierungswege		Die mindeste Transportgebühr pro Sendung beträgt 60 Heller. — Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmässig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Teiles I, Abt. A, nur über besondere, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 Die Publikation erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3527	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, Benzin und Petroleumrückstände	Marchegg (St.E.G. und K.F.N.B.) transit	Pardubitz (S.N.D.V.B. und St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Nachweis des Bezuges von Rohöl aus Galizien in Orsova in einem Gewichte, welches mindestens um 30 Prozent höher sein muss, als jenes Quantum Petroleum, welches von Orsova nach Pardubitz zur Verfrachtung gelangt; ferner Nachweis der Ausfuhr von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen von Pardubitz aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete in einem Gewichte, welches mindestens 90 Prozent vom Gewichte des ab Orsova in Pardubitz bezogenen Petroleums beträgt. Einhaltung der in Spalte 14 gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen ohne Kartierungs- und ohne Bahnhofsvorschreibung zur Aufgabe gebracht werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife		109 Heller		Im Rückvergütungswege	1. Auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohöles in Orsova; 2. auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Petroleums von Orsova in Pardubitz; 3. auf dieselbe Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, eventuell auch Konnossements über den Export von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen von Pardubitz nach dem Auslande. Die bezeichneten Dokumente sind spätestens bis Ende März 1905 in Vorlage zu bringen.	Der Frachtsatz findet ferner nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit der Station Pardubitz in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3528	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.)	Prag (St.E.G.)	1. Jedes Zeitungspaket muss in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, aufgeliefert werden. Jedes Paket muss auf der Vorderseite und auf der Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders; den Vermerk „Zeitungs-Paket"; die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 2. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 3. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 4. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	666 Heller*)		Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung der Zeitungspakete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen 60 h pro Sendung. b) " " Personenzügen 40 h " " Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäcks-Stempelgebühr von 10 h berechnet
				Wien (K.F.N.B.)	Aussig (St.E.G.), Teplitz, Saaz					Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 7 der Abteilung B des Tarifes, Teil I, vom 1. Jänner 1904 unter A—II—a—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen ist				

*) Dieser Frachtsatz gelangt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die einzelnen Pakete das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3529	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete) als Gepäck	Im Lokalverkehre der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft exklusive des Verkehres von Wien St.E.G.		Vorheriges schriftliches Ansuchen an die Direktion der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft behufs Festsetzung der Züge, mit welchen die Expedition zugelassen wird, sowie des Maximalgewichtes der mit den zugelassenen Zügen zu befördernden Pakete. Abfertigung erfolgt mittels Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. Jedes Zeitungspaket muss in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckskassa aufgeliefert werden. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt; der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif		Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 7 der Abteilung B des Tarifes, Teil I, vom 1. Jänner 1904, unter A—II—a)—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Schnellzügen . . . . . . 60 Heller pro Sendung " " " " " Personenzügen . . . . . 40 " " " Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäcks-Stempelgebühr von 10 Heller berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3530	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete) als Gepäck	Prag (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. und St.E.G.)	1. Abfertigung erfolgt mittels Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspaket muss in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckskassa aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt; der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	666 Heller*)	Verschieden	Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung der Zeitungspakete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen 60 h pro Sendung b) " " " Personenzügen 40 h " " Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäcks-Stempelgebühr von 10 h berechnet
					Böhm.-Leipa (A.T.E.) via Lobositz Böhm.-Skalitz via Chotzen-Starkotsch Bruch via Bodenbach Brüx (A.T.E.) via Aussig Chrast via Pardubitz Chrudim via Pardubitz Dux (A.T.E.) via Aussig Hlinsko via Pardubitz Jitschin (B.C.B.) via Pořičan-Nimburg Kohljanowitz via Kolin Kopidlno via Pořičan-Nimburg Königstadtl via Pořičan-Nimburg Kremsier via B.-Trübau —Olmütz Leitmeritz (A.T.E.) via Lobositz Mähr.-Ostrau via B.-Trübau —Olmütz Polička (k.k.St.B.) via Zwittau Prerau via B.-Trübau —Olmütz Prossnitz (K.F.N.B.) via B.-Trübau —Olmütz Rožďalovic via Pořičan-Nimburg Skutsch via Pardubitz Slatinan via Pardubitz Startsch-Trebitsch via Kolin Teplitz (A.T.E.) via Aussig Tetschen (B.N.B.) via Lobositz—Bodenbach Zakolan via Kralup					Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 7 der Abteilung B des Tarifes, Teil I, vom 1. Jänner 1904, unter A—II—a)—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen ist				
				Prag (Oe.N.W.B.)	Brandeis a. d. Elbe									

*) Dieser Frachtsatz gelangt unter der Bedingung zur Anwendnng, dass die einzelnen Pakete das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3531	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Lokalbahn Chrudim-Holitz	Halbstadt transit	Borohradek	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	480 Heller pro Tonne à 1000 kg	390 Heller pro Tonne à 1000 kg	90 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe, auf welchen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen müssen, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
3532	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Milch als Eilgut	Raitz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	234 Heller	193 Heller	41 Heller	Im Kartierungswege		
3533	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Schleifholz laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Taus Böhm. Kubitzen-Vollmau	Aschaffenburg	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil IV, Heft 3 (Abschnitt VII B), des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·91 Mark 0·87		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3534	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Strakonitz-Breznitz-Rozmital und Blatna-Nepomuk	Pflastersteine aus Pos. S—55 b) der Güterklassifikation	Hučitz	Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	88 Heller	77 Heller	11 Heller	Im Kartierungswege		
3535	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Getreide etc. und b) Kleie etc. russischer Herkunft laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Vergleiche die nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 20. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Jänner 1896	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Vergleiche die nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		*) Ueber die Anwendung der unter A und B angesetzten Frachtsätze siehe die Bestimmungen Seite 6 des Tarifes, Teil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr unter II/2, bezw. Seite 3 des Nachtrages III hierzu unter I/1. †) Für Sendungen in loser Schüttung ermässigen sich die Frachtsätze um 4 Heller pro 100 kg

Nach	Von																			
	Brody (Bhf.) trs.				Granica trs., bezw. Szczakowa trs.		Husiatyn trs.		Nadbrzezie-Landungsplatz transit		Nowosielitza (Bhf.) trs.				Podwołoczyska (Bhf.) transit					
	A*)		B*)								A*)		B*)		A*)		B*)			
	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.	a) Getreide etc. †)	b) Kleie etc. †)	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.		
	pro 100 Kilogramm in Heller																			
Nimburg (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	381	374	335	324	228	167	446	438	333	322	441	432	380	373	410	399	360	353		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Mark	Mark	Mark			
3536	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Steinbrück	Arnschwang	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil III, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898	2·76	2·02	0·74	Im Kartierungswege		Für die übrigen bayerischen Tarifstationen gelten die auf Seite 15—20 des Nachtrages I zum Tarif-Teil III, Heft 1, enthaltenen Anstosstaxen
					Bayreuth				2·85	2·19	0·66			
					Brannenburg				2·29	1·68	0·61			
					Cham				2·73	2·06	0·67			
					Endorf				2·24	1·67	0·57			
					Feldkirchen				2·41	1·83	0·58			
					Fischbach a. Inn				2·30	1·66	0·64			
					Freilassing				2·06	1·49	0·57			
					Harbatzhofen				2·70	2·22	0·48			
					Hergatz				2·63	2·19	0·44			
					Ingolstadt Ztbhf.				2·58	2·01	0·57			
					Kiefersfelden				2·33	1·63	0·70			
					Manching				2·59	2·02	0·57			
					Marktl				2·24	1·60	0·64			
					Meiningen				3·16	2·50	0·66			
					Mitterteich				2·81	2·14	0·67			
					München Ostbhf.				2·39	1·82	0·57			
					Neustift				2·25	1·59	0·66			
					Neuulm				2·71	2·14	0·57			
					Oberaudorf				2·32	1·65	0·67			
					Oberreitnau				2·59	2·15	0·44			
					Oberstaufen				2·72	2·20	0·52			
					Prien				2·22	1·65	0·57			
					Raubling				2·30	1·70	0·60			
					Röthenbach b. Lindau				2·68	2·23	0·45			
					Rosenheim				2·29	1·72	0·57			
					Schlachters				2·61	2·17	0·44			
					Selb-Plössberg				2·93	2·18	0·75			
					Soyen				2·33	1·76	0·57			
					Stephanskirchen				2·27	1·70	0·57			
					Tirschenreuth				2·82	2·16	0·66			
					Uebersee				2·18	1·61	0·57			
					Waldsassen				2·82	2·11	0·71			
					Wasserburg a. Inn Bhf.				2·32	1·75	0·57			
3537	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Stationen		Aufgabe als Frachtgut mit direkt nach Stationen des Zollauslandes lautenden Frachtbriefen in Mengen a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen		Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	

Nach Passau transit von	Gemüse der Pos. G—6 ad a)	Gemüse der Pos. G—6 ad b)	Butter ad a)	Butter ad b)	Obst, verpackt (einschliesslich Weintrauben) ad a) und b)
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig				
Budapest (sämtliche Bahnhöfe)	248	187	389	353	248
Szabadka	344	249	539	503	344
Szeged und Szeged-Rókus	349	253	547	511	349
Temesvár (Gyárváros und Józsefváros)	400	289	627	591	400
Ujvidék	388	280	614	578	388
Verbácz	367	266	582	546	367

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3538	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	Hopfgarten	α) Delle transit β) Genf transit γ) Le Locle transit ε) Verrières transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze haben wie folgt Geltung: 1. Derjenige für Delle transit für Sendungen nach Montbéliard und den über Montbéliard gehenden Verkehr mit den weiter gelegenen Stationen der P.L.M.B., sowie nach Stationen der über die P.L.M.B. hinaus liegenden Bahnen. 2. a) Derjenige für Genf transit unter a) für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. 2. b) Derjenige für Genf transit unter b) für Sendungen nach Bellegarde. 3. Derjenige für Locle transit für Sendungen nach und von Besançon und den an den Linien Besançon-Byans inkl., Besançon-Rochefort inkl., Besançon-Montagney-Champvans-les Gray, Montagney-La Barre, Besançon-Roche inkl. und Miserey-Rigney inkl. gelegenen Stationen. 4. a) Derjenige für Verrières transit unter a) für Sendungen nach Pontailler s. Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne-du Bois, St. Trivier-de Courtes, Fleuville, Paray-le Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen. (Auf Sendungen nach den herwärts Mouchard und herwärts Lons le Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet der Frachtsatz unter a) keine Anwendung.) 4. b) Derjenige für Verrières transit unter b) für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port-St. Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen. Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif		Francs Gold für 1000 kg Ad α) 17·95 Ad β) a) 22·— b) 25·60 Ad γ) 18·50 Ad ε) a) 19·— b) 18·80		Im allgemeinen im Kartierungswege, nur bei frankierten, an eine Mittelsperson in Genf adressierten Sendungen im Rückvergütungswege	Sofern die Anwendung der Frachtsätze für Genf transit im Rückvergütungswege stattfindet, erfolgt die Rückvergütung gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu bewirkende Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens drei Monate nach der Abfertigung erliegen müssen. Diese Dokumente sind: 1. Das Frachtbrief-Duplikat für die Strecke von Hopfgarten nach Genf; 2. die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde; 3. das Aufgabs-Rezepisse über die Weitersendung nach der betreffenden französischen Station	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3539	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schwefeläther	Aussig (A.T.E.)	Le Locle transit für Sendungen mit der Bestimmung nach Besançon-Mouillère	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung verschiedener Artikel im Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischen Transitverkehre vom 1. Dezember 1894	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 76·85 Francs für 1000 kg b) 68·25 " " 1000 "		Im Kartierungswege		
3540	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	a) Josefihütte b) Zartlesdorf	Genf transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Francs Gold pro 1000 kg a) 28·80 b) 30·00		Im Kartierungswege, bezw. bei frankierten, an eine Mittelsperson in Genf adressierten Sendungen im Rückvergütungswege		

Sofern die Anwendung der Frachtsätze für Genf transit im Rückvergütungswege stattfindet, erfolgt die Rückvergütung:

ad a) durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen:

ad b) durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Linz

gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche bei den genannten Staatsbahn-Direktionen längstens drei Monate nach der Abfertigung erliegen müssen.

Diese Dokumente sind:

1. das Frachtbrief-Duplikat für die Strecke von Josefihütte, bezw. Zartlesdorf nach Genf;
2. die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde;
3. das Aufgabsrezepisse über die Weitersendung nach der betreffenden französischen Station.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3541	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	1. Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), ferner Stangenholz bis zu 10 cm Durchmesser, der Länge nach einmal durchschnitten, sämtlich bis zu 2·5 m lang; 2. Stuck- (Stubben-) Holz; 3. Reiserholz (Besenreisig), Reisig (auch in Bündeln und Wellen) und Faschinen; 4. Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, von 2·5 m bis 6 m Länge	Berzencze oder Gola	Nürnberg-Mögeldorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Nur in der Richtung aus Ungarn nach Bayern gültig	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1901	Es bestehen keine Frachtsätze	Mark 1·95		Im Kartierungswege		
					Nürnberg N.B.					1·97				
					Nürnberg N.O.B.					1·96				
					Nürnberg O.B.					1·95				
					Nürnberg R.B.					1·94				
					Nürnberg Z.B.					1·94				
			1. Stammholz mit oder ohne Rinde, rundes oder auf einer Seite beschlagenes, sowie bis höchstens 3 m beschlagene Stämme; 2. Eichen- und sonstiges Laubholz-Stammholz, façoniertes, d. i. mehrkantig abgebeiltes (aber nicht gesägtes), und 3. die lediglich des Transportes wegen nach dem Durchmesser zersägten oder zerspaltenen sogenannten Wagenschüsse; 4. Hopfenstangen; 5. Telegraphenstangen		Nürnberg-Mögeldorf					2·54				
					Nürnberg N.B.					2·56				
					Nürnberg N.O.B.					2·55				
					Nürnberg O.B.					2·54				
					Nürnberg R.B.					2·52				
					Nürnberg Z.B.					2·53				
			Holz laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, Abschnitt I, Abteilung d), Ziffer 2 und 3	Királytelek transit	München-Laim					2·42				
					München O.B.					2·39				
					München S.B.					2·40				
					München Z.B.					2·43				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3542	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Borke (Rinde) laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt II, Abteilung a und b)	**sämtlichen Tarifstationen**	**München-Schwabing**	**Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Tarif-Teil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1901**	**Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Die Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von Mk. 0·05 für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für München-Ostbahnhof**		**Im Kartierungswege**		
				oder umgekehrt										
				Karánsebes	**sämtlichen bayerischen Tarifstationen**					**Die im Verkehre mit Temesvár-Józsefváros bestehenden Frachtsätze, erhöht um Mk. 0·22 für 100 kg**				
				oder umgekehrt										
3543	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	**Schweinefett (Filz, Schmeer und Schweineschmalz)**	**Budapest-fővárosi közraktárak**	den bayerischen Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1903 (Ausnahmetarif Nr. 40)	Derzeit bestehen keine direkten Frachtsätze	**Es gelten die gleichen Frachtsätze wie für die im bezeichneten Ausnahmetarife aufgenommenen übrigen Budapester Bahnhöfe**		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3544	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	sämtlichen österreichischen Tarifstationen (oder umgekehrt)	Spalt	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil III, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Verschieden	Die dermaligen Frachtsätze um 0·06 Mark für 100 kg ermässigt		Im Kartierungswege	—	—
3545	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	1. in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt, 2. unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt Möbel aus gebogenem Holze	Ernsdorf	Genf transit*)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad 1 a) 62·40 b) 43·10; ad 2 a) 61·70 b) 42·00 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartierungswege		

*) Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und nach Bourg und weiter. Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmung auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressiert sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend erbracht ist. Die Ware darf in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3546	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz und Borke laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, Abteilung I und II	Boba transit für Sendungen von Stationen der West-ungarischen Lokalbahn	sämtlichen bayerischen Tarifstationen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1901		Die für Boba loko bestehenden Frachtsätze, gekürzt um 0·03 Mark pro 100 kg		Im Kartierungswege		
3547	k. k. österr. Staatsbahnen	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	Mauerziegel	Eberschwang	St. Gilgen St. Wolfgang Strobl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und den Stationen der Salzkammergut - Lokalbahn - Aktiengesellschaft vom 1. Jänner 1899	Bestehen keine direkten Frachtsätze	39 35 33		Im Kartierungswege		Für die Ueberstellung der Güter in der Anschlussstation Ischl auf die Lokalbahn gelangt eine Gebühr von 90 Heller für den **Normalspurwagen** zur Einhebung
3548	k. k. österr. Staatsbahnen		Lithopone (Lithoponefarben), nicht in Oel verrieben und nicht metallisiert	Salzburg, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Wien-Praterkai, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Oesterreichischen Donauumschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg, gültig vom 1. März 1902	Besteht keiner	113 Centimes Gold		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3549	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Malz	Hohenau	den Stationen Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau (Teil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Verkehres), dann nach den Verbandsstationen der sonstigen nebenbezeichneten Tarife	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Teil III, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1902; Teil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898; Teil III, Heft 3 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898; Teil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1896; Teil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898; und zwar bezüglich der Stationen Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau	Verschieden	Verschieden	13 Heller aus den in den begünstigten Relationen in Geltung stehenden Frachtsätzen der nebenbezeichneten Verbandstarife	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Sendungen nach anderen Verbandsstationen als Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau im Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Verkehre werden nicht bonifiziert. Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den nebenbezeichneten Tarifen eine Restringierung erfahren, so tritt auch in dem gleichen Masse eine Reduktion des bezüglichen Frachtnachlasses ein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3550	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, ferner für Schälerbsen	Gaya St.E.G. via Bisenz-Pisek	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Oesterr. Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	86	76	10	Im Kartierungswege		
					Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transit			Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	77				
					Wien Lagerhaus k.k.St.B. oder Wien Praterkai			Oesterr. Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	90	79	11			
3551	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	Gerste zur Verarbeitung in Rollgerstefabriken in Gaya*)	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Gaya loko	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	86	84	2	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen, vorzulegen an die Direktion der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft spätestens bis Ende März 1905	Aus den in Rubrik 10 genannten Frachtsätzen wird kein weiterer Nachlass gewährt
				Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transit				Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	85				

*) Die betreffenden Rollgerstefabriken in Gaya haben auf dem Aviso und Bezugscheine zu bestätigen, dass die Gerste tatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihren Etablissements bezogen wurde.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
3552	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Wein, Weinmost, Slivowitz, dann Essig zum Genusse, in Fässern, bei Auflieferung von mindestens 1000 Liter pro Frachtbrief im Frachtgüterverkehre	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	40		Im Kartierungswege		
			2. Wein, Weinmost, Slivowitz, dann Essig zum Genusse, sowie leer zur Füllung gehende, gebrauchte und leer retourgehende Wein-, Weinmost-, Slivowitz- und Essigfässer bei Auflieferung in jeder Menge im Frachtgüterverkehre	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof					56				
					Marchegg bezw. vice versa					46				
			3. [illegible] Slivowitz, dann Essig zum Genusse, [illegible] bei Auflieferung in jeder Menge, im Fracht[illegible]	Zistersdorf	Hohenau und den über Hohenau in der Richtung gegen Lundenburg hinaus gelegenen Stationen, ferner nach Dürnkrut bezw. vice versa						4	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Frachtsätze eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt

1	2	3	4	5			6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3553	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz	Milch	Zlin	Brünn (Nordbahnhof)	via Otrokowitz—Lundenburg	Aufgabe als Eilgut und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	163 Heller		Im Kartierungswege		
			Milchgefässe, gebraucht, mit dem Eigentumsmerkmal des Besitzers versehen	Brünn (Nordbahnhof)	Zlin	via Kojetein—Hullein—Otrokowitz					131 Heller				
3554	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Lokalbahn Otrokowitz—Zlin—Wisowitz	Milch	Přiluk	Brünn (Nordbahnhof)	via Otrokowitz—Lundenburg	Aufgabe als Eilgut und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	171 Heller		Im Kartierungswege		Die Auflieferung von Milch und die Abgabe von leeren Milchgefässen in der nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffneten Haltestelle Přiluk der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz findet nur über besondere, seitens der Absender, bezw. Empfänger vorher bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt
			Milchgefässe, gebraucht, mit dem Eigentumsmerkmal des Besitzers versehen	Brünn (Nordbahnhof)	Přiluk	via Kojetein—Hullein—Otrokowitz					139 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3555	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz	Milch	Malenowitz	Wien (Nordbahnhof)	Aufgabe als Eilgut und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	178 Heller		Im Kartierungswege		Die Nachlässe werden von der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz getragen
			Milchgefässe, gebraucht, mit dem Eigentumsmerkmale des Besitzers versehen	Wien (Nordbahnhof)	Malenowitz					178 Heller				
3556	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Porphyrpflastermateriale der Pos. S—55 a) und b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Krzeszowice	Myslowitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	Heller 15	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Oświęcim					14				
					Granica transito (für Sendungen nach Russland)				Heller 14	12	Heller 2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3557	**Südbahn-Gesellschaft**	Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd	Papier und Pappe, eingereiht in den Ausnahmetarif VI des in Rubrik 8 bezeichneten Verbandstarifes	Görz (S.B.), über Triest seewärts	den Hafenplätzen, angeführt im Tarife für den direkten Oesterr. und Ungar. Levanteverkehr, Teil II, Heft 1, unter B—II; B—I	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, für den direkten Oesterr. und Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Frachtzahlung für mindestens 5000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den direkten Oesterr. und Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante)	Bezügliche Ausnahmefrachtsätze bestehen nicht		B—II: 284 Centimes; B—I: 184 Centimes	Im Kartierungswege *)		*) Siehe auch Abschnit C des in Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Teil I.
3558	**Südbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine	St. Lorenzen	Ehrenhausen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für den Brückenbau bei Ehrenhausen bestimmt und an den Bezirksausschuss in Leibnitz (zu Handen des Bezirks-Strassenmeisters Franz Raab in Ehrenhausen) adressiert sein	vom 20. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif (Teil II)	22 Heller	17 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
3559	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Düngemittel des Ausnahmetarifes Nr. 8	Die Gültigkeit des im Ostdeutsch-Oesterr. Verbands-Gütertarife, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 8 für Düngemittel wird bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, verlängert.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3560	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klasse B	Teplitz-Waldthor k.k.St.B.	Böhm. Trübau St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 179		Im Kartierungswege		
					Brüsau-Brünnlitz St.E.G.					193				
					Chotzen St.E.G.					169				
					Daschitz St.E.G.					160				
					Gaya St.E.G.					250				
					Hohenstadt St.E.G.					196				
					Kolin Oe.N.W.B. und St.E.G.					137				
					Kladrub St.E.G.					147				
					Lettowitz St.E.G.					196				
					Mistelbach St.E.G.					239				
					Morawan St.E.G.					161				
					Pardubitz S.N.D.V.B. u. St.E.G.					156				
					Přelauč St.E.G.					150				
					Schimitz St.E.G.					207				
					Skalitz-Boskowitz St.E.G.					200				
					Triebitz St.E.G.					182				
					Wildenschwert trs. St.E.G.					175				
					Wildenschwert Oe.N.W.B. u. St.E.G.					175				
					Zwittau St.E.G.					186				
				oder umgekehrt										

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
48	Nr. 138 vom 28. November 1903	2782	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Ziegel der Tarif-Pos. Z—1	Brandeis a. d. Elbe Stadt	Elbekostelетz	Tritt nicht in Kraft, u. zw. mit Rücksicht auf die Publikation unter fortlaufender Nummer 2371 im Verordnungs-Blatte Nr. 127 vom 3. November 1903	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 147. **Wien, 19. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate Oktober 1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zehn Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902.

Im Monate Oktober 1903 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 2. Oktober die 0·145 km lange Strecke Žižkov—Nationaltheater—Smichow zum Westbahnhofe der Prager elektrischen Strassenbahnen;

am 6. Oktober die 3·124 km lange, von Dampf- in elektrischen Betrieb umgebaute Teilstrecke Breitensee bis Hütteldorf; ferner die 0·441 km lange Strecke Bahnhofstrasse—Hüttelbergstrasse, sowie die 0·528 km lange Strecke vom Baumgartner Kasino bis zur Einmündung in die Hütteldorferstrasse und die 1·211 km lange Strecke Huttengasse—Wernhardgasse der Wiener städtischen elektrischen Strassenbahnen;

am 19. Oktober die 30·1 km lange Lokalbahn Jičin-Rovensko-Turnau im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag; ferner am selben Tage die 4·4 km lange Mendelbahn (Kaltern-Mendel) im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft. Von der Gesamtlänge der Lokalbahn entfallen 2 km auf die Adhäsionsstrecke und 2·4 km auf die Seilbahnstrecke mit elektrischem Betriebe;*)

am 25. Oktober die 0·429 km lange Verbindungsstrecke „Technikerstrasse" der Wiener städtischen Strassenbahnen;

am 29. Oktober die 1·323 km lange Strecke Altbrünner Bad — Bäckergasse — Stadthofgasse der Brünner elektrischen Strassenbahnen.

Im Monate Oktober 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 13,638.373 Personen und 12,243.452 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 61,423.394 erzielt, d. i. pro Kilometer K 2998. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 13,975.297 Personen und 11,881.910 t Güter, K 60,978.702 oder pro Kilometer K 3049, daher resultiert für den Monat Oktober 1903 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·7 Prozent.

*) Ueber die Betriebsergebnisse für den Monat Oktober 1903 wurde kein Ausweis eingesendet.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 142,495.157 Personen und 91,472.001 t Güter, gegen 148,004.750 Personen und 88,334.201 t Güter im Jahre 1902, befördert.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres 20.230·9 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 19.802·5 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die ebenerwähnte Zeitperiode 1903 auf K 26.079, gegen K 26.299 im Jahre 1902, d. i. um K 220 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1903 auf K 31.295, gegen K 31.559 im Vorjahre, d. i. um K 264, mithin um 0·8 Prozent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zehn Monate 1903 pro Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) .	140.407
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	93.543
3. Leoben-Vordernberger Bahn	85.232
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	82.134
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	60.961

	Kronen
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	60.082
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	48.427
8. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	43.198
9. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	43.013
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	41.267
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	38.281
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	32.987
13. Böhmische Nordbahn	31.597
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	28.633
15. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	28.390
16. Eisenbahn Wien-Aspang	23.080
17. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	22.199

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.

	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	136.202
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	50.960
3. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	35.905
4. Bozen-Meraner Bahn	30.606
5. Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	30.584
6. Kuttenberger Lokalbahn	29.399
7. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	26.712
8. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	26.705
9. Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	25.948
10. Stauding-Stramberger Lokalbahn	25.756
11. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	23.174
12. Neutitscheiner Lokalbahn	20.902
13. Lokalbahn Dolina-Wygoda	19.613
14. Lokalbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	19.174
15. Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	17.542
16. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	17.527
17. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	17.270
18. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	16.729
19. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	14.494
20. Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	13.658
21. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	13.635
22. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	12.896
23. Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	12.187
24. Bukowinaer Lokalbahnen	11.713
25. Friauler Bahn	11.034
26. Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	10.602
27. Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	10.544
28. Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	9.992
29. Unterkrainer Bahnen	9.903
30. Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	9.810
31. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	9.464
32. Lokalbahn Wickwitz-Giessbübl Sauerbrunn	9.253
33. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	8.598
34. Lokalbahn Trzebinia-Skawce	8.358
35. Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	8.192
36. Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	8.103
37. Neue Bukowinaer Lokalbahnen	7.700
38. Lokalbahn Chabówka-Zakopane	7.663
39. Lokalbahn Asch-Rossbach	7.568
40. Valsugana-Bahn	7.514
41. Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	7.480
42. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	7.471
43. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	7.453
44. Bregenzerwaldbahn	7.276
45. Friedländer Bezirksbahnen	7.010
46. Lokalbahn Plan-Tachau	6.850
47. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.742
48. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.665
49. Lokalbahn Postelberg-Laun	6 480
50. Ostgalizische Lokalbahnen	6.444
51. Mährische Westbahn	6.443
52. Zillertal-Bahn	6.292
53. Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6.192
54. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	6.144
55. Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.092
56. Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.912
57. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.881
58. Böhmische Kommerzialbahnen	5.768
59. Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.659
60. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	5.622
61. Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.610
62. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	5.339
63. Gailtal-Bahn	5.179
64. Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	5.034
65. Lokalbahn Wotic-Selčan	5.018
66. Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	4.944
67. Welser Lokalbahn	4.930
68. Gurktal-Bahn	4.924
69. Lokalbahn Auspitz	4.790
70. Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	4.710
71. Wippachtal-Bahn	4.672
72. Lokalbahn Deutschbrod-Saar	4.585
73. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.468
74. Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	4.454
75. Lokalbahn Lupków-Cisna	4.440
76. Ybbstal-Bahn	4.440
77. Lokalbahn Melnik-Mšeno	4.340
78. Steyrtal-Bahn	4.303
79. Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	4.280
80. Pielachtal-Bahn	4.194
81. Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	4.172
82. Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	4.154
83. Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	4.115
84. Murtal-Bahn	4.091
85. Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	4.026
86. Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	4.020
87. Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.913
88. Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.879
89. Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.804
90. Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.788
91. Lokalbahn Jičin—Rowensko—Turnau	3.720
92. Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.683
93. Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	3.590

	Kronen
94. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	3.551
95. Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	3.515
96. Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.515
97. Lokalbahn Stankau-Ronsperg	3.508
98. Lokalbahn Piła-Jaworzno	3.469
99. Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3.403
100. Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	3.398
101. Lokalbahn Kolin-Čerčan	3.390
102. Brüx - Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	3.318
103. Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.318
104. Pinzgauer Lokalbahn	3.250
105. Lokalbahn Schweissing-Haid	3.240
106. Niederösterr. Waldviertelbahn	3.187
107. Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	3.156
108. Kolomeaer Lokalbahnen	3.124
109. Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	3.095
110. Chrudim-Holitzer Lokalbahn	3.044
111. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	3.042
112. Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.989
113. Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2.921
114. Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.921
115. Netolitzer Lokalbahn	2.888
116. Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.880
117. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	2.725
118. Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	2.700
119. Lokalbahn Laun-Libochowitz	2.574
120. Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	2.574
121. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.497
122. Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.377
123. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.322
124. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.274
125. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	2.174
126. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	2.098
127. Kaadener Lokalbahn	2.046
128. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.777
129. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	1.514
130. Lokalbahn Triest-Parenzo	1.441
131. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.320
132. Lokalbahn Swětla-Ká:ow	920

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zehn Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	2·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·4
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	1·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	1·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·3

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.

	%
Lokalbahn Piła-Jaworzno	103·3
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	57·9
Wippachtal Bahn	49.0
Lokalbahn Melnik-Mšeno	29·3
Lokalbahn Lupków-Cisna	23·9
Niederösterreichische Waldviertelbahn	23·5
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	22·7
Lokalbahn Dolina-Wygoda	21·9
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	20·3
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	18·3
Ostgalizische Lokalbahnen	17·4
Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	17·0
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	16·6
Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	15·8
Bukowinaer Lokalbahnen	15·7
Kolomeaer Lokalbahnen	15·7
Lokalbahn Modřan-Čerčan	15·4
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	14·9
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	14·7
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	14·5
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	14·4
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	14·3
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	12·5
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	12·2
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	12·0
Friauler Bahn	11·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	10·8
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	10·1
Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	9·7
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	9·1
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	8·9
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	8·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	6·8
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	6·8
Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	6·5
Lokalbahn Kolin-Čerčan	6·3
Bozen-Meraner Bahn	6·3
Pielachtal-Bahn	6·3
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	6·2
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	6·1
Lokalbahn Wotic-Selčan	5·9
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	5·7
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·6
Welser Lokalbahn	5·4
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	5·2
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	4·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	4·6
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	4·4
Lokalbahn Asch-Rossbach	4·3
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	4·2
Ybbstal-Bahn	4·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	3·7
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3·6
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	3·4
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	3·1
Mährische Westbahn	3·0
Steyrtal-Bahn	2·6
Kuttenberger Lokalbahn	2·4
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	2·2
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1·8
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	1·8
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	1·7

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	1·3
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	0·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	0·5
Lokalbahn Postelberg-Laun	0·4
Lokalbahn Mauthausen-Grein	0·3
Böhmische Kommerzialbahnen	0·2
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	0·1
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	0·1
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	0·04

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zehn Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·2
Eisenbahn Wien-Aspang	1·2
Böhmische Nordbahn	1·4
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	2·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	5·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	5·5
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	5·9
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	14·5

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.

	%
Friedländer Bezirksbahnen	0·1
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	0·3
Valsugana-Bahn	0·7
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1·1
Gurktal-Bahn	1·4
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	1·4
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	1·6
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	1·8
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	2·3
Unterkrainer Bahnen	2·4
Wiener Stadtbahn	2·7
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	2·7
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	2·9
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	2·9
Neutitscheiner Lokalbahn	3·2
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	3·3
Gailtal-Bahn	3·5
Murtal-Bahn	3·7
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	4·0
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	4·0
Pinzgauer Lokalbahn	4·3
Lokalbahn Plan-Tachau	4·6
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	5·4
Stauding-Stramberger Lokalbahn	5·4
Lokalbahn Auspitz	5·5
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	5·7
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	5·7
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	6·7
Netolitzer Lokalbahn	6·8
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	6·8
Zillertalbahn	6·9
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	7·0
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	7·6
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	7·9
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	8·3
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	8·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	8·5
Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	8·7
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	10·3
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	12·3
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	15·2
Bregenzerwaldbahn	15·4
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	16·7
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	17·1
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	22·9
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	24·9
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	25·4
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	25·7
Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	26·1
Lokalbahn Laun-Libochowitz	35·8
Lokalbahn Triest-Parenzo	37·1

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Oktober 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen, ferner, exkl. der 25·59 km langen, in der Bahnengruppe I c nachgewiesenen Lokalbahn Tabor-Bechin und der in der Bahngruppe III a eingereihten 4 km langen Lokalbahn Mödling-Brühl der Südbahn-Gesellschaft, 29 Bahnen mit elektrischem Betriebe, darunter 2 Drahtseilbahnen, und ausserdem 2 Drahtseilbahnen ohne elektrischen Betrieb, mit einer Gesamtlänge von 484·96 km, wovon 478·46 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Oktober 1903 wurden auf diesen Bahnen 21,121.053 Personen und 13.254 t Güter befördert und hierfür K 2,934.646 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,914 523 und auf den Güterverkehr K 20.123 entfallen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte eine Gesamteinnahme von K 2,371.850, bei einem Verkehre von 17,667.015 Personen und 10.239 t Güter und einer Gesamtlänge von 414·96 km, wovon 408·46 km im Betriebe standen.

In den ersten zehn Monaten 1903 betrug die Gesamtfrequenz 189,357.665 Personen und 101.986 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesamteinnahme beziffert sich auf K 26,407.340 (Personenverkehr K 26,250.876 und Güter K 156.464).

In der gleichen Zeitperiode 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einer Frequenz von 164,226.147 Personen und 95.792 t Güter K 22,804.037, wobei auf den Personenverkehr K 22,677.586 und auf den Güterverkehr K 126.451 entfallen.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Transporteinnahmen k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen.

(Betriebslänge 8669 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1903 gegen 1902
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1903	1902	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis 31. Oktober 1903 . .	3,807.600	3,496.800	5,031.300	17,552.600	22,583.900	21,982.041	+ 601.859
Vom 1. Jänner bis 31. Okt. 1903	40,270.700	28,400.500	58,318.800	146,169.700	204,488.500 *)	201,240.280	+ 3,248.220

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro Monat Juli 1903 gegenüber den publizierten provisorischen Ziffern + K 222.825.

Von der provisorisch ermittelten Gesamteinnahme des Monates Oktober 1903 entfallen auf die westlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 3,577.300 (2,954.900 Reisende), aus dem Güterverkehre K 13,193 700 (2,883.200 t), auf die östlichen Staatsbahnen aus der Personenbeförderung K 1,454.000 (852 700 Reisende), aus dem Gütertransporte K 4,358.900 (613.600 t).

Das Gesamtergebnis des Personenverkehres beider Staatsbahnnetze weist gegen den Oktober vorigen Jahres eine Mehreinnahme von K 10.043 (+ 21.500 Reisende), jenes des Güterverkehres eine Mehreinnahme von K 591.816 (+ 157.600 t) aus.

Während im Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen sich ein Ausfall von K 29.499 (— 6100 Reisende) ergab, erfuhr das Einnahmenergebnis der Staatsbahnen in Galizien eine Zunahme aus diesem Transportzweige um K 39.542 (+ 27.600 Reisende), wodurch die Mindereinnahme des erstgenannten Staatsbahnnetzes mehr als ausgeglichen wurde.

Der Güterverkehr brachte den westlichen Linien der österr. Staatsbahnen eine Mehreinnahme von K 252.085 (+ 82.900 t), den östlichen Linien derselben eine solche von K 339.731 (+ 74.700 t).

Der Personenverkehr zeigte im Monate Oktober 1903 auf beiden grossen Staatsbahnnetzen weder in der Zahl der beförderten Reisenden, noch in den Einnahmen einen bemerkenswerten Unterschied gegenüber dem Vergleichsmonate des Vorjahres.

Im Güterverkehre steht bei den westlichen Staatsbahnen die namhafte Steigerung sowohl des verfrachteten Quantums, als auch der Einnahme in erster Reihe mit der guten Rübenernte, infolge welcher beträchtliche Mengen zur Beförderung gelangten, im Zusammenhange. Auch von Obst (Trauben), Wein und Holz wurden grössere Quantitäten verfrachtet, während der Kohlenverkehr, besonders im Exporte, hinter den Ergebnissen des Monates Oktober 1902 zurückgeblieben ist.

Auf den östlichen Staatsbahnen waren es stärkere Transporte von Getreide, Petroleum, Bau und Brennholz, streckenweise auch von Rüben, Obst und Kartoffeln, aus denen die ausgewiesene Mehreinnahme derselben zum grössten Teile erwachsen ist.

Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1903 gegen 1902
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1903	1902	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis 31. Oktober 1903 .	2,243.900	48.700	295.400	63.800	359.200	385.855	— 26.655
Vom 1. Jänner bis 30. Okt. 1903	26,219.400	336.400	3,765.800	547.300	4,313.100 *)	4,434.002	— 120.902

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro Monat Juli 1903 gegenüber den publizierten provisorischen Ziffern + K 7324.

Die Einnahme aus dem Personenverkehre der Wiener Stadtbahn war im Berichtsmonate um K 39.216 (— 286.900 Reisende) geringer als im gleichen Monate des Vorjahres. Dagegen hat sich das Ergebnis des Güterverkehres um K 12.561 (+ 25.200 t) gehoben, und zwar zumeist infolge regerer Transittransporte.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Oktober 1903 beträgt der Ausfall im Personenverkehre K 216.462 (— 1,649.700 Reisende), die Mehreinnahme des Güterverkehres K 95.560 (+ 80.100 t).

Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Die Einnahme aus dem Gütertransporte hat gegen den Vergleichsmonat des Vorjahres um K 16.886 (+ 6400 t) zugenommen, wozu hauptsächlich stärkere Zufuhren von Tabak und vor allem die auf die günstige Obsternte zurückzuführende rege Ausfuhr von Obst beigetragen haben. (Personenverkehr + K 150.)

(Fortsetzung auf Seite 3466.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Oktober 1903	1902	Im Monate Oktober 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Oktober 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschn. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1903
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer
Oesterreichische Eisenbahnen.												
I. Staatseisenbahnbetrieb.												
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.669	8.546	3,807.600	3,496.800	5,031.300	17,552.600	22,583.900	2.605	21,982.041	2.572	+ 1·3	8.570
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,243.900	48.700	295.400	63.800	359.200	9.453	385.855	10.154	— 6·9	38
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:												
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:												
Asch-Rossbach	15	15	4.600	11.500	1.200	9.100	10.300	687	9.482	632	+ 8·7	15
Beneschau-Wlaschim-Unterkral.	47	39	5.700	3.100	6.000	12.300	18.300	389	15.229	390	— 0·3	47
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	2.400	2.600	2.300	8 500	10.800	327	9.353	283	+ 15·5	33
Bregenzerwaldb. (Breg.-Bezau)	35	35	12.300	2.200	10.500	12.000	22.500	643	18 964	542	+ 18·6	35
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.900	20.900	2.100	39.200	41.300	1.116	32.561	880	+ 26·8	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	189	23.500	51.600	24.700	175.100	199.800	951	156 214	826	+ 15·1	210
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	30.600	43.200	26.800	97 200	124.000	747	88.015	530	+ 40·9	166
Chabówka-Zakopane	43	43	9.100	5.900	8.400	16.600	25.000	581	21.571	502	+ 15·7	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.100	6.100	800	7.900	8.700	621	8.622	616	+ 0·8	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	8.300	29.000	2.800	31.000	33.800	573	29.491	500	+ 14·6	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	9.000	16.400	11.300	36.500	47.800	427	36.768	328	+ 30·2	112
Deutschbrod-Saar	33	33	4.300	3.200	3.300	9.700	13.000	394	13.883	421	— 6·4	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.400	10.200	400	14.900	15.300	1.700	12.027	1.336	+ 27·2	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	8.000	10 500	4.800	31.500	36.300	1.815	19.264	963	+ 88·5	20
Friauler Bahn	16	16	10 100	2.100	12.700	3.600	16.300	1.019	15.858	991	+ 2·8	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.900	7.700	4.500	18.500	23.000	590	11.610	298	+ 98·0	39
Gailtal-Bahn	31	31	7.100	4.700	4.400	14.100	18.500	597	14.418	465	+ 28·4	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.800	5.400	3.500	9.900	13.400	893	12.714	848	+ 5·3	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.800	1.200	1.700	3.200	4.900	258	4.713	248	+ 4·0	19
Gurktalbahn	29	29	7.500	3.100	3.600	7.900	11.500	397	14.767	509	— 22·0	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	2.200	7.400	1.300	8.200	9.500	352	9.927	368	— 4·3	27
Jičin-Rowensko-Turnau	13	. . .	3.600	400	2.200	900	3.100	238	. . . .	. . .	. . .	1
Kaadener Lokalbahnen	32	. . .	4.500	4·100	2.100	5 200	7.300	228	. . . .	. . .	. . .	19
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	13.400	14.600	8.800	29.800	38.600	821	32.670	695	+ 18·1	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	11	1.800	4.200	800	5.000	5.800	527	5.394	490	+ 7·6	11
Kolin-Cerčan	81	81	8.000	13.800	6.400	26.400	32.800	405	47.855	591	— 31·5	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	400	4.700	200	8.000	8.200	248	8.056	244	+ 1·6	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	5.100	10.700	2.200	12.900	15 100	755	9.878	494	+ 52·8	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	4.200	1.500	2.400	2.800	5.200	200	4.646	179	+ 11·7	26
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	12	. . .	3.300	900	1.200	1.600	2.800	233	. . . .	. . .	. . .	2
Laun-Libochowitz	20	20	3.800	10.000	1.300	13.000	14.300	715	14.249	712	+ 0·4	20
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	18.400	6.400	24.800	20.600	45.400	510	44.856	504	+ 1·2	89
Lemberg (Kleparów)-Janów	22	22	3.400	2.300	2.500	4.200	6.700	304	5.536	252	+ 20·6	22
Lupków-Cisna	25	25	800	3.600	700	8.300	9.000	360	9.188	367	— 1·9	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.800	1.800	1.800	4.800	6.600	314	6.711	320	— 1·9	21
Mährische Westbahn	90	90	10.100	20.300	8.600	51.000	59.600	662	67.766	753	— 12·1	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	24.500	7.800	25 000	29.000	54.000	1.019	50.990	962	+ 5·9	53
Mauthausen-Grein	31	31	6.100	3.400	4.400	5.800	10.200	329	10.737	346	— 4·9	31
Modřan-Cerčan	74	74	6.900	10 500	6.100	22.600	28.700	388	24.848	336	+ 15·5	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.500	2.700	600	2.200	2.800	560	2.309	462	+ 21·2	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	13.000	4.200	11.400	21.000	32.400	426	27.748	365	+ 16 7	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	3.100	3.600	1.500	5.200	6.700	479	6.192	442	+ 8·4	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.700	2.500	900	5.900	6.800	206	4.915	149	+ 38·3	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.100	600	900	1.400	2.300	96	2.452	102	— 5·9	24
Nixdorf-Rumburg	24	2	9.000	2.500	3.500	3.600	7.100	296	793	397	— 25·4	24
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	19.300	27.300	29.900	78.600	108.500	554	84.674	432	+ 28·2	196
Piła-Jaworzno	25	21	2.100	22.500	1.000	17.600	18.600	744	3.330	159	+368·0	22
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	8.900	1.600	6.200	7.300	13.500	255	13.066	247	+ 3·2	53
Plan Tachau	13	13	4.300	2.200	2.400	5.900	8.300	638	9.719	748	— 14·7	13
Postelberg-Laun	11	11	1.000	23.400	600	25.700	26.300	2.391	20.477	1.862	+ 28·4	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.200	18.100	700	18.800	19.500	1.147	18.091	1.064	+ 7·8	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.700	5.400	2.700	9.700	12.400	318	11.633	298	+ 6·7	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.000	8.800	8.400	24.000	32.400	312	31.122	299	+ 4·7	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.900	22.000	1.300	31.400	32.700	1.308	28.764	1.151	+ 13·6	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	41	41	63.100	22.500	33.300	63.600	96.900	2.363	102.843	2.508	— 5·8	41
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	3.600	1.600	1.300	2.900	4.200	525	4.336	542	— 3·1	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.800	5.600	1.400	6.400	7.800	520	6.295	420	+ 23·8	15
Schwarzenau-Waidhofen a. d. T.-Zlabings u. Schwarz-Zwettl	59	31	10.100	6.400	6.800	10.300	17.100	290	10.633	343	— 15·5	43
Schweissing-Haid	15	. . .	2.800	1.000	1.600	2.100	3.700	247	. . . .	. . .	. . .	2
Stankau-Ronsperg	22	22	4.600	2.700	2.300	5.300	7.600	345	6.792	309	+ 11·7	22

1. Jänner bis Ende Oktober 1903 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter (Kronen)	im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	1902: für Personen und Gepäck (Kronen)	für Güter (Kronen)	im ganzen (Kronen)	pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1903 (Kronen)	1902 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
270.700	28,400.500	58,318.800	146,169.700	204,488.500	23.861	58,813.165	142,427.115	201,240.280	23.548	+ 1·3	28.633	28.257	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
219.400	336.400	3,765.800	547.300	4,313.100	113.502	3,982.262	451.740	4,434.002	116.684	— 2·7	136.202	140.021	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
55.000	88.300	14.300	80.300	94.600	6.307	14.988	75.684	90 672	6.045	+ 4·3	7.568	7.254	Asch-Rossbach
53.400	30 300	60.300	102.400	162.700	3.462	38.040	74 210	112.250	4.490	— 22·9	4.154	5.388	Beneschau-Wlaschim
22.800	26.600	26.100	78.500	104.600	3.170	26 375	69.653	96.028	2.910	+ 8·9	3.804	3.492	Borki wielk.-Grzymalow
150.100	17.400	121.600	90.600	212.200	6.063	26.102	9.715	35.817	7.163	— 15·4	7.276	8.596	Bregenzerwaldbahn
35.700	35.100	20.200	82.100	102.300	2.765	23.565	70.190	93.755	2.534	+ 9·1	3.318	3.041	Brüx-Lobositzer Verb.B.
255.700	526.000	279 800	1,770.000	2,049.800	9.761	253.575	1,324.575	1,578.150	8.439	+ 15·7	11.713	10.127	Bukowinaer Lokalb.
318.300	289.000	272.300	792.900	1,065.200	6.417	271.177	657.278	928.455	5.593	+ 14·7	7.700	6.712	N. Bukowinaer Lokalb.
112.700	41.100	142.400	132.200	274.600	6.386	136.751	103.273	240.024	5.582	+ 14·4	7.663	6.698	Chabowka-Zakopane
15.400	14.100	7.800	24 000	31.800	2.271	6.694	21.071	27.765	1.983	+ 14·5	2.725	2 380	Chlumetz-Königstadtl
74.200	83.500	28.200	121.500	149.700	2.537	28.627	114.991	143.618	2.434	+ 4·2	3.044	2.921	Chrudim-Holitzer L.B.
96.000	80.600	111.100	278.300	389.400	3.477	116.249	207.470	323.719	2.890	+ 20·3	4.172	3.468	Delatyn-Kołomea-Stef.
43.500	28 100	35.600	90.500	126 100	3.821	32.345	86.542	118.887	3.603	+ 6·1	4.585	4.324	Deutschbrod-Saar
12.600	91.300	3.500	143.600	147.100	16.344	3.906	116.778	120.684	13.409	+ 21·9	19.613	16.091	Dolina-Wygoda
72.600	48.500	44.500	132.200	176 700	8.835	45.426	106.119	151.545	7.577	+ 16·6	10.602	9.092	Fehring-Fürstenfeld
80.500	17.100	114.100	33.000	147.100	9.195	103.536	28.200	131.736	8.234	+ 11·7	11.034	9 881	Friauler Bahn
76 100	35.700	39.400	76.000	115.400	2.959	39.447	54.629	94.076	2.412	+ 22·7	3.551	2.894	Fürstenfeld-Hartberg
64.400	29.300	42.600	91.200	133 800	4.316	40.907	97.779	138.686	4.474	— 3·5	5.179	5.369	Gailtal-Bahn
75.800	49.800	35.100	89.800	124.900	8.327	38 619	80.136	118.755	7 917	+ 5·2	9.992	9.500	Gleisdorf-Weiz
40 400	16.000	20.800	33 000	53.800	2.832	21.636	33 140	54.776	2 883	— 1·8	3.398	3.460	Göpfritz—Gr.-Sieghart s
78.600	34.600	37.400	81.600	119.000	4.103	40.555	80 161	120.716	4.163	— 1·4	4.924	4.995	Gurktalbahn
19.700	16.600	13.100	26.900	40.000	1.481	14.947	27.297	42.244	1 565	— 5·4	1.777	1.878	Hint.-Třeban-Lochowitz
3.600	400	2.200	900	3.100	3.100	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.720	. . .	Jičin-Rowensko-Turnau
24.700	13.400	12.700	19.700	32.400	1.705	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.046	. . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
141.700	122.200	118.600	252.100	370.700	7.887	115.802	197.517	313.319	6.666	+ 18·3	9.464	7.999	Karlsb.-Johanngeorgst.
16.800	40.700	8.500	45.700	54.200	4.927	1.048	4 346	5 394	5.394	— 8·7	5.912	6.473	Karlsbad-Merkelsgrün
76.500	56.900	75.100	153.700	228.800	2.825	83.596	131.656	215.252	2.657	+ 6·3	3.390	3.188	Kolin-Cerčan
4.500	51.100	1.900	84.000	85.900	2.603	2.757	71.465	74.222	2.249	+ 15·7	3.124	2.699	Kolomeaer Lokalbahnen
49.700	48.400	21.400	62.500	83.900	4.195	19.432	59.910	79 342	3.967	+ 5·7	5 034	4.760	Krakau-Kocmyrzów
51.200	9.400	27.800	23.700	51.500	1.981	28.643	27.283	55.926	2.151	— 7·9	2.377	2.581	Lambach-Haag
6.000	1.200	2.200	2.300	4.500	2.250	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.700	. . .	Lambach-Vorchd.-Egg.
39.100	17.100	14.600	28.300	42.900	2.145	7.271	19.452	26.723	3.340	— 35·8	2.574	4.008	Laun-Libochowitz
209.300	74.700	278.100	221.900	500.000	5.618	272.918	205.285	478.203	5 373	+ 4·6	6.742	6.448	Lemberg-Bełzec
37.900	20 100	35 200	35.900	71.100	3.232	32.672	32.115	64.787	2.945	+ 9·7	3.879	3.534	Lemberg (Klep.)-Janów
7.800	32.300	5.300	87.200	92.500	3.700	4.625	70.005	74.630	2.985	+ 23·9	4 440	3.582	Lupków-Cisna
29.500	14.800	20.800	45.500	66.300	3.157	25.159	63.148	88.307	4.205	— 24·9	3.788	5.046	M.-Budwitz-Jamnitz
141.600	120.200	98.500	384.700	483.200	5.369	103.426	365.853	469.279	5.214	+ 3·0	6.443	6.257	Mährische Westbahn
336.100	64.500	523.200	250.900	774.100	14.606	516.146	247.930	764.076	14.417	+ 1·3	17.527	17.300	Marienbad-Karlsbad
101.100	24.200	50.900	50.200	101.100	3.261	50.759	50.005	100.764	3.250	+ 0·3	3.913	3.900	Mauthausen-Grein
72 600	60.500	68.900	135.700	204.600	2.765	68.003	109.273	177.276	2.396	+ 15·4	3.318	2.875	Modřan-Cerčan
22.100	22.500	5.500	20.300	25.800	5.160	5.635	20.155	25.790	5.158	+ 0·04	6.192	6.190	Mösel-Hüttenberg
121.800	40.200	95.800	163.300	259.100	3.409	93.531	175.410	268.941	3.539	— 3·7	4.091	4.247	Murtal-Bahn
27.500	11.800	12.700	21.000	33.700	2.407	14.539	21.643	36.182	2.584	— 6·8	2.888	3.101	Netolitzer Lokalbahn
21.300	19.900	12.500	47.300	59.800	1.812	13 022	44.993	58.015	1.758	+ 3·1	2.174	2.110	Neuhaus-Neubistritz
12.600	7.300	10.500	15 900	26.400	1.100	10.971	14.965	25.936	1.081	+ 1·8	1.320	1.297	Neuhof-Weseritz.
90.100	17.700	44.100	26 200	70.300	2.929	670	123	793	3.965	— 26·1	3.515	4.758	Nixdorf-Rumburg
197.000	205.500	323.700	728.800	1,052.500	5.370	321.194	575.414	896.608	4.574	+ 17·4	6.444	5.489	Ostgalizische Lokalb.
10.100	77.500	4.300	59.300	63.600	2.891	2.190	27.666	29.856	1.422	+103 3	3.469	1.706	Piła-Jaworzno
95.500	16.800	75.500	68 000	143.500	2.708	76.952	73.006	149.958	2.830	— 4·3	3.250	3.396	Pinzgauer L.B.
46 200	20.800	22.600	51.600	74.200	5.708	22.305	55.457	77.762	5.982	— 4·6	6.850	7.178	Plan-Tachau
10.100	47.100	5.300	54.100	59.400	5.400	5.781	53.405	59.186	5.381	+ 0·4	6.480	6.457	Postelberg-Laun
16.200	32.200	5.500	37.600	43.100	2.535	5.839	52.124	57.963	3.410	— 25·7	3.042	4.092	Potscherad-Wurzmes
35 700	21.600	28.000	45.900	73.900	1.895	30.027	46.953	76.980	1.974	— 4·0	2.274	2.369	Rakonitz-Mlatz
115.800	63.000	81.100	168.500	249.600	2.400	84.827	167.533	252.360	2.427	— 1·1	2.880	2.912	Rakonitz-Pl. Petschau
26.200	38.600	12.800	62.000	74.800	2.992	14.145	59.335	73.480	2.939	+ 1·8	3.590	3.527	Raudnitz-Hospozin
149.900	205.500	375.000	537.400	912.400	22.254	381.804	428.199	810.003	21.892	+ 1·7	26.705	26.270	Reichenberg-Gablonz-T.
40.600	12.400	15.800	21.600	37.400	4.675	16.401	19.684	36.085	4.511	+ 3·6	5.610	5.413	Schlackenwerth-Joach.
34 400	42.200	14.700	47.100	61.800	4.120	17.028	36.329	53.357	3.557	+ 15·8	4.944	4.268	Schönwehr-Elbogen
80.400	43.900	61.800	91.600	153.400	3.567	50.512	70.114	120.626	3.891	— 8·3	4.280	4.669	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
3.900	1.500	2.300	3.100	5.400	2.700	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.240	. . .	Schweissing-Haid
46.500	19.900	23.400	40.900	64.300	2.923	23.863	39.032	62.895	2.859	+ 2·2	3.508	3.431	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Oktober		Im Monate Oktober 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Oktober							Durchschn. Betriebs-L. vom 1. Jänn. Ende Okt.
					1903				1902		Differz. pro Kilom. in Prozent	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1903
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilomet.
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.300	5.000	2.400	15.700	18.100	905	16.679	834	+ 8·5	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	6.500	5.000	4.900	12.600	17.500	211	18.513	223	— 5·4	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	9.600	5.000	7.200	19.000	26.200	369	27.737	391	— 5·6	71
Swětla-Kácow	48	. . .	1.600	800	1.200	2.200	3.400	71	. . . .	. . .	. . .	6
Tabor-Bechin, Lokalb. mit elektr. Betrieb	24	. . .	2.400	600	2.400	2.000	4.400	183	. . . .	. . .	. . .	10
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	21	21	3.700	6.400	2.500	11.100	13.600	648	13.493	643	+ 0·8	21
Triest-Parenzo	122	59	10.500	900	9.400	7.000	16.400	134	9.306	158	— 15·2	122
Trzebinia-Skawce	60	60	3.700	27.300	2.700	38.400	41 100	685	27.131	452	+ 51·5	60
Unterkrainer Bahnen	133	133	29.200	17.100	31.500	69.000	100.500	756	112.366	845	— 10·5	133
Valsugana-Bahn	63	63	33.400	3.500	39.300	17.700	57.000	905	60.174	955	— 5·2	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	7.600	2.400	2.400	3.900	6.300	573	5.426	493	+ 16·2	11
Welser Lokalbahnen	84	84	22.300	15.400	14.500	22.200	36.700	437	35.594	424	+ 3·1	84
Wippachtalbahn	27	27	8.000	6.100	6.400	7.900	14.300	530	7.839	290	+ 82·8	27
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.700	22.500	4.500	14.100	18.600	1.094	18.457	1.086	+ 0·7	17
Wodňan-Moldauthein	21	21	2.700	1.200	1.800	3.000	4.800	229	4.543	216	+ 6·0	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	8.400	5 000	5.800	13.000	18.800	336	20.473	366	— 8·2	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	53	7.500	3.600	4.800	10.500	15.300	289	10.621	200	+ 44·5	53
Wotic-Selčan	17	17	3.000	2.900	2.300	6.400	8.700	512	7.999	471	+ 8·7	17
Ybbstalbahn	76	76	11.900	4.100	8.100	16.200	24.300	320	23.493	309	+ 3·6	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.300	29.000	500	22 000	22.500	3.750	28.068	4.678	— 19·8	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unter-drauburg-Wöllan	87	87	16.900	17.600	13 200	37.100	50.300	578	49.117	565	+ 2·3	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	7.300	4 400	5.100	10.200	15.300	294	13.750	264	+ 11·4	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.												
Časlau-Zawratetz	24	24	2.510	24.754	1.455	30.721	32.176	1.341	27.764	1.157	+ 15·9	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.547	12.272	233	8.330	8.563	1.712	9.578	1.913	— 10·5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.												
a) Hauptbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	236.145	983.399	109.883	1,365.160	1,475.043	14.604	1,439.270	14.250	+ 2 5	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	89.939	60.588	56.678	148.545	205.223	1.359	220.127	1.458	— 6·8	151
Böhmische Nordbahn	328	328	196.970	324.270	192.573	921.217	1,113.790	3.396	1,115.662	3.401	— 0·2	328
Buschtěhrader Eisenbahn												
Linie lit. A	186	186	73.747	316.706	110.278	819.165	929.443	4 997	926.443	4.981	+ 0·3	186
Linie lit. B.	236	236	142.318	428.210	151.094	1,289.373	1,440.467	6.104	1,435.967	6.085	+ 0·3	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	44.388	70.491	35.718	256.915	292.633	3.216	324.002	3.560	— 9·7	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	945.433	1,554.481	1,486.644	6,651.710	8,138.354	7.856	8,069.005	7.789	— 0·9	1.036
Lokalbahnen	301	301	120.841	139.507	50.628	238.546	289.174	961	291.544	969	— 0·8	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:												
Oesterreichische Strecke	64	64	83.519	133.016	77.223	522.101	599.324	9.364	575.731	8.996	+ 4·1	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	12.063	108.828	5.178	106.087	111.265	7.418	116.752	7.783	— 4·7	15
Oesterr. Nordwestbahn:												
Garantierte Strecken	628	628	382.921	484.469	585.385	1,942.936	2,528.321	4.026	2,534.759	4.036	— 0 3	628
Ergänzungsnetz	310	310	172.011	477.668	223.780	1,380.838	1,604.618	5.176	1,768.064	5.703	— 9·2	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	977.181	1,308.319	1,084.672	5,364.111	6,448.783	4.721	6,740.591	4.934	— 4·3	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	44.946	31.053	18.550	44.375	62.925	1.907	71.333	2.162	— 11·8	33
Südbahn-Gesellschaft:												
Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	2,026.978	672.218	2,301.970	6,451.157	8,753.127	5.774	8,713.433	5.748	+ 0·5	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	21.761	. . . .	5.260	. . . .	5.260	1.315	4.181	1.045	+ 25·8	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	185.977	211.502	155.373	617.917	773.290	2.713	822.443	2.886	— 6·0	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	72.215	57.439	47.895	123.013	170.908	1.920	169.374	1.903	+ 0·8	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	32.853	80.086	20.694	284.439	305.133	4.694	304.343	4.682	+ 0·3	65

[Vo]m 1. Jänner bis Ende [O]ktober 1903 wurden befördert: [Pe]rsonen [A]nzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Oktober — 1903 — für Personen und Gepäck (Kronen)	1903 — für Güter (Kronen)	1903 — im ganzen (Kronen)	1903 — pro Kilom. (Kronen)	1902 — für Personen und Gepäck (Kronen)	1902 — für Güter (Kronen)	1902 — im ganzen (Kronen)	1902 — pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate — 1903 (Kronen)	1902 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
47.400	44 900	30.800	132.700	163.500	8 175	34.215	134.176	168.391	8.420	— 2·9	9.810	10.104	Starkenbach-Rochlitz
61 800	41.900	46.800	113.800	160.600	1.935	48.532	98.926	147.458	1.777	+ 8·9	2.322	2.132	Strakonitz-Březnitz
104.500	51 600	76 000	162.200	238.200	3.355	76.538	165.459	241.997	3.408	— 1·6	4.026	4.090	Strakonitz-Winterberg
2.800	900	2.000	2.600	4.600	767	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	920	. . .	Swětla-Káčow
21.300	1.900	20.500	5.800	26.300	2 630	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.156	. . .	Tabor-Bechin
40.000	64.500	26 300	104.600	130 900	6 233	32.211	103.101	135.312	6.443	— 3·3	7.480	7.732	Tirschnitz-Schönbach
93.300	6.700	96.600	49.900	146.500	1.201	64.083	16.123	80.206	1.910	— 37·1	1.441	2.292	Triest-Parenzo
39 500	260.600	28.100	389.800	417.900	6.965	29.291	235.405	264.696	4.412	+ 57·9	8.358	5.294	Trzebinia-Skawce
284.700	193.100	307.500	790.100	1,097.600	8.253	306.220	818.285	1,124.505	8.455	— 2·4	9.903	10.146	Unterkrainer Bahnen
298.900	24.700	275.900	118.600	394.500	6.262	274.305	122.787	397.092	6.303	— 0·7	7.514	7.564	Valsugana-Bahn
54.500	16.500	31.500	43.600	75.100	6.827	29.774	38.445	68.219	6.202	+ 10·1	8.192	7.442	Vöcklabruck-Kammer
214.800	133.100	140.400	204.700	345.100	4.108	156.605	170.886	327.491	3.899	+ 5·4	4.930	4.679	Welser Lokalbahn
58.800	47.300	48.000	57.100	105.100	3.893	6.086	1.753	7.839	2.613	+ 49·0	4.672	3.136	Wippachtalb.
74.300	176.300	48.900	133.800	182.700	10.747	50.134	136.847	186.981	10.999	— 2·3	12.896	13.199	Wittmannsdorf- (Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
27.600	10.100	18.200	25.500	43.700	2.081	18.689	18.642	37.331	1.778	+ 17·0	2.497	2.134	Wodňan-Moldauthein
97.100	32.900	62.400	96.400	158.800	2.836	67.313	90.673	157.986	2.821	+ 0·5	3.403	3.385	Wodňan-Prachatitz
61.200	29 600	44.700	84.300	129.000	2.434	26.585	64.760	91.345	3 262	— 25·4	2.921	3.914	Wolframs-Teltsch
37.100	19.200	23.700	47.400	71.100	4.182	23.148	43.992	67.140	3.949	+ 5·9	5.018	4.739	Wotic-Selčan
137.100	45.100	106.100	175.100	281.200	3.700	108.420	161.644	270.064	3.554	+ 4·1	4.440	4.265	Ybbstalbahn
21.100	296.000	6.700	248.100	254.800	42.467	6.850	252.724	259.574	43.262	— 1·8	50.960	51.914	Zeltweg-Fohnsdorf
168.900	159.900	137.100	346.100	483 200	5.554	147.625	281.865	429.490	4.937	+ 12·5	6.665	5.924	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
66.600	46.200	48.500	111.100	159.600	3.069	47.625	92.067	139.692	2.686	+ 14·3	3.683	3.223	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
28.117	63.571	14.795	107.043	121.838	5.077	14.349	109.457	123.806	5.158	— 1·4	6.092	6.190	Časlau-Zawratetz
16.719	93.506	4.674	68.415	73.089	14.618	5.518	82.661	88.179	17.635	— 17·1	17.542	21.162	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
417.253	7,855.050	1,256.890	10,560.679	11,817.569	117.006	1,201.774	10,473.567	11,675 341	115.598	+ 1·2	140.407	138.718	Aussig-Teplitzer E. a. L.
946.129	461.647	615.137	1,208.598	1,823.735	12.078	600.867	1,107.101	1,707.968	11.311	+ 6·8	14.494	13.573	Teplitz (Settenz)-R.
134.183	2,050.317	2,006.618	6,630.039	8,636.657	26.331	2,118.599	6,645.115	8,763.714	26.719	— 1·4	31.597	32.063	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
759.772	2,040.901	1,190.707	5,205.682	6,396.389	34.389	1,188.385	5,061.079	6,249.464	33.599	+ 2·4	41.267	40.319	Linie lit. A
520.957	3,676.136	2,010.484	9,805.487	11,815.971	50.068	1,852.364	9,660.652	11,513.016	48.784	+ 2·6	60.082	58.541	Linie lit. B
485.308	586.333	378.086	2,123.390	2,501.476	27.489	411.206	2,234.516	2,645.722	29.074	— 5·5	32.957	34.889	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb
413.783	11,672.542	15,203.478	55,705.887	70,909.365	68.445	14,948.771	54,142.134	69,090.905	66.690	+ 2·6	82 134	80.028	Hauptbahnnetz
204.988	675.242	524.103	1,345.506	1,869.609	6.211	591.402	1,452.195	2,043.597	6.789	— 8·5	7.453	8.147	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
817.955	1,146.459	766.155	4,222.804	4,988.959	77.952	744.767	4,227.897	4,972.664	77.698	+ 0·3	93.543	93.237	Oesterr. Strecke
131.683	1,025.163	57.982	1,007.421	1,065.403	71.027	65.311	1,081.131	1,146.442	76.429	— 7·1	85.232	91.715	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn
055.770	3,275.050	5,431.617	14,601.952	20,033.569	31.901	5,688.474	14,773.999	20,462.473	32.584	— 2·1	38.281	39.101	Garantierte Strecken
816.179	3,225.809	2,140.241	10,370.215	12,510.456	40.356	2,239.870	10,290.300	12,530.170	40.420	— 0·2	48.427	48.504	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges
008.228	8,302.785	12,114.466	37,058 200	49,172 666	35.998	12,395.550	37,306.952	49,702.502	36.385	— 1·6	43.198	43.662	Oesterr. Linien
465.555	274.037	190.595	419.867	610.462	18.499	215.276	498.767	714.043	21.638	— 14·5	22 199	25.966	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
928.260	5,169.687	26,056.876	50,957.633	77,014.509	50.801	25,702.127	50,501.271	76,203.398	50 266	+ 1·1	60.961	60.319	Hauptnetz u. Lokalb in Oesterreich
356.618	. . . . .	86.494	. . . . .	86.494	21.624	101.935	. . . . .	101.935	25.484	— 15·2	25.948	30.580	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
942.751	1,613.173	1,494.869	5,247.656	6,742.525	23.658	1,571.721	5,595.193	7,166.914	25.147	— 5·9	28.390	30.176	Süd-Nordd. Verbindgsb.
877.669	496 304	676.368	1,035.425	1,711.793	19.233	752.344	981 259	1,733.603	19.478	— 1·2	23.080	23.374	Wien-Aspang Bahn
324.461	604.886	224.591	2,105.287	2,329.878	35.844	217.757	2,247.244	2,465.001	37.923	— 5·5	43.013	45.507	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Oktober 1903	1902	Im Monate Oktober 1903 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Oktober 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnitt. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1903	19
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Lokalbahnen.													
Auspitzer Lokalbahn	7	7	5.721	1 057	1.378	1.491	2.869	410	3.846	549	− 25·3	7	
Böhmische Kommerzialbahnen	193	193	40 108	115.905	20.460	179.216	199.676	1.035	182.186	944	+ 9·6	193	
Böhmisch-Leipa—Steinschönau	22	. . .	5.414	1.108	2.482	2.452	4.934	224	. . . .	. . . .	. . .	22	. .
Bozen-Meraner Bahn	31	31	39.354	16.370	55.433	66.265	121.698	3.926	112.879	3.641	+ 7·8	31	
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.464	41.597	968	24.008	24.976	1 561	23.385	1.462	+ 6·8	16	
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.249	1.603	3.225	7.489	10.714	429	10.381	415	+ 3·4	25	
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.), „ „ (Heinersd.), Raspenau-Weissbach	41	41	23.838	9.699	8.254	16 622	24.876	607	24.670	602	+ 0·8	41	
Gänserndorf-Gaunersdorf	22	. . .	7.867	1.821	4.870	5.339	10.209	464	. . . .	. . .	. . .	4·2	. .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.513	2.045	1.872	6.223	8.095	324	10.625	425	− 23·8	25	
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	5.498	131	2.511	455	2.966	371	2.790	349	+ 6·3	5·7	
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	12.773	. . . .	12.727	12.727	1.061	11.253	938	+ 13·1	12	
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	18	3.484	1.094	2 110	3.326	5.436	302	4.371	243	+ 24·3	18	
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	17.546	10.822	2.773	8.972	11.745	3.915	15.416	5.139	− 23·8	3	
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.103	503	1.801	1.371	3 172	167	3.230	170	− 1·8	19	
Lundenburg-Eisgrub	12	12	2.256	10.192	967	14.215	15.182	1.265	14.909	1.242	+ 1·9	12	
Melnik-Mšeno	30	30	2.142	37.950	1.907	50.695	52.602	1.753	35.957	1.199	+ 46·2	30	
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.322	6.080	462	7.790	8 252	550	6.986	466	+ 18·1	15	
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	15.183	1.898	22.413	7 860	30.273	1.261	28.572	1.190	+ 5·9	24	
Mutenitz-Gaya	15	15	2.722	12.214	1.139	9.220	10.359	691	16.328	1.089	− 36·6	15	
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	11.980	7.364	4.462	12.019	16.481	2.060	17.374	2.172	− 5·2	8	
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	62	8.166	4.318	6.044	16.158	22.202	277	14.505	234	+ 18·0	78	
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.989	2.360	4.178	5.105	9.283	371	10.076	403	− 7·9	25	
Pielachtalbahn	49	49	9.611	3.432	7 623	9.825	17 448	356	17.017	347	+ 2·6	49	
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	3 309	1.959	2.191	5.663	7.854	524	8 294	553	− 5·2	15	
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.617	2.204	2.590	5.368	7.958	318	8.184	327	− 2·8	25	
Saitz-Göding	38	38	8 998	16.856	4.290	24.664	28.954	762	38.779	1.021	− 25·4	38	
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	10.683	3.204	6.867	6.345	13.212	528	13.245	530	− 0·3	25	
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges.	67	67	14.763	3.017	22 953	10 874	33.827	505	31.464	470	+ 7·4	67	
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	19.388	11.169	8.940	19.878	28.818	686	28.372	675	+ 1·6	42	
Stammersdorf-Auersthal	22	. . .	14.098	275	6.156	826	6.982	317	. . . .	. . .	. . .	14	. .
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	12.720	24.919	4 516	30.856	35.372	1.965	34.886	1.938	+ 1·4	18	
Steyrtal-Bahn	48	48	10.321	5.315	7 630	12 460	20.090	419	17.740	370	+ 13·2	48	
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.084	3.704	349	4.542	4.891	815	5.858	976	− 16·5	6	
Swoleňowes-Smečna	10	10	2.373	11.900	268	14.875	15.143	1.514	42.905	4.291	− 64·7	10	
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	12.361	11.844	8.050	21.931	29.981	769	34.447	883	− 12·9	39	
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	11.434	13.602	6.499	22.538	29.037	593	22.379	457	+ 29·8	49	
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	16.799	3.324	12.953	15.374	28.327	1.889	25.321	1.688	+ 11·0	15	
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	369	2.328	144	6.942	7.086	886	7.278	910	− 2·7	8	
Zillertalbahn	32	32	8.432	746	7.874	3.660	11.534	360	12.723	398	− 9·5	32	
Dampftramways.													
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	226.421	5.135	28.082	5.707	33.789	3.379	30.761	3.076	+ 9·8	10	
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	265.442	1.386	71.666	3.537	75.203	1.791	63.190	1.505	+ 19·0	42	
Innsbruck-Hall	12	12	76.774	115	17.449	209	17.658	1.472	16.445	1.370	+ 7·5	12	
Wien-Nussdorf	. . .	7	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	19.180	2 740	. . .	. . .	
Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf	. . .	6	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	21.659	3.610	. . .	. . .	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	17.396	5.409	7.241	7.444	14.685	1 049	16 251	1.161	− 9 6	14	
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	86 298	45.929	22.262	34.536	56.798	2.272	58.529	2.341	− 2·9	25	
Summe	20.485	19.999	13,638.373	12,243.452	12,984.366	48,439.028	61,423.394	2.998	60,978.702	3.049	− 1·7	20.230·9	19.802

Vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1903 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1903: für Personen und Gepäck (Kronen)	1903: für Güter (Kronen)	1903: im ganzen (Kronen)	1903: pro Kilom. (Kronen)	1902: Für Personen und Gepäck (Kronen)	1902: für Güter (Kronen)	1902: im ganzen (Kronen)	1902: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate: 1903 (Kronen)	1902 (Kronen)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
													b) Lokalbahnen
45.759	14.961	11.091	16.854	27.945	3.992	13.092	16.487	29.579	4.226	— 5·5	4.790	5.071	Auspitzer Lokalbahn
343.922	269.550	202.195	725.468	927.663	4.807	192.865	733.422	926.287	4.799	+ 0·2	5.668	5.759	Böhm. Kommerzialb.
11.330	1.967	5.309	4.133	9.442	429	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. .	2.574	. . .	B.-Leipa-Steinschönau
316.076	84.221	457.639	333 015	790.654	25.505	431.666	312.389	744.055	24.002	+ 6·3	30.606	28.802	Bozen-Meraner Bahn
26 166	67.980	10.648	52.144	62.792	3 925	10.655	57.226	67 881	4.243	— 8·4	4.710	5.092	Brandeis-Neratowitz
31.942	16.490	29.664	63 403	93 067	3.723	31.495	64.161	95.656	3.826	— 2·7	4 468	4.591	Deutschbrod-Humpoletz
242.604	79.971	68.963	152.569	239.532	5.842	61.145	85.039	146.184	5.849	— 0 1	7 010	7.019	Friedländer Bezirksb.: Friedl.-Gr.(Hermsd.), „ (Heinersd.), Raspenau-Weissbach
14.203	2.488	8.561	7.031	15.592	3.712	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. .	4.454	. . .	Gänsernsd.-Gaunersd.
30.103	12.080	20.369	40.492	60.861	2.434	20.508	42.880	63.388	2.535	— 4·0	2.921	3.042	Gr.-Priesen-W.-Auscha
112.616	1.331	74.828	4 633	79.461	13 941	72.731	3.016	75.747	13.289	+ 4·9	16.729	15.947	Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
. . . .	133.337	. . . . .	136.582	136.582	11.382	. . . .	128.200	128.200	10.683	+ 6·5	13.658	12.820	Königshof-B.-Koněprus
27.638	9.466	18.090	28.347	46.437	2.579	1.752	2.619	4.371	2.428	+ 6·2	3.095	2.914	Kühnsdorf-Eisenkappel
171.338	47.838	31.263	42.234	73.497	24.499	25 849	45.960	71.809	23.936	+ 2·4	29.399	28.723	Kuttenberger Lokalb.
33.540	4.942	19.974	13 248	33.222	1.749	19.793	15.864	35.657	1.877	— 6·8	2.098	2.252	Laibach-Oberlaibach
29.318	43.483	12.242	43.974	56.216	4.685	13.748	38.880	52.628	4.386	+ 6·8	5.622	5.263	Lundenburg-Eisgrub
22.116	829.939	20.061	88.436	108 497	3.617	20.876	63.058	83 934	2.798	+ 29·3	4 340	3.358	Melnik-Mšeno
13.075	9.488	5.069	13.859	18.928	1.262	5.629	13 278	18.907	1 260	+ 0·1	1.514	1.512	Mšeno—Unter-Cetno
124.865	14.863	179.062	64.684	243.746	10.156	163.912	66.846	230.758	9 614	+ 5·6	12.187	11.537	Mori-Arco-Riva a. G.
24.324	58.624	10.552	56.187	66.739	4.449	9.554	66.489	76.043	5.070	— 12·3	0.339	6.084	Mutenitz-Gaya
111.483	60.624	40.935	98.406	139.341	17.418	45.622	98.364	143.986	17.998	— 3·2	20.902	21.598	Neutitscheiner Lokalb.
92.556	47.263	69.264	137.908	207.172	2 656	41.217	55.994	97.211	2.151	+ 23·5	3.187	2.581	N.-Oe. Waldviertelbahn
72.489	12.238	36.515	36.698	73.213	2.929	39.434	38.201	77.635	3.105	— 5·7	3.515	3.726	Otrokowitz-Wisowitz
104.197	30.893	79.771	91.515	171.286	3.495	74.691	86.433	161.124	3.288	+ 6·3	4.194	3.946	Pielachtalbahn
33.780	18.880	21.113	49.629	70.742	4.716	22.759	53.048	75.807	5.054	— 6·7	5.659	6.065	Reichenau a/K.-Solnitz
30.107	25.097	22.074	40.208	62.282	2 491	21 437	38.757	60.194	2 408	+ 3 4	2.989	2.889	Radkersburg-Luttenbg.
71.151	60.024	33.976	96.321	130.297	3.429	33 966	111.309	154.275	3.823	— 10 3	4.115	4.588	Saitz-Göding
105.426	34.984	65.037	57.494	122.531	4.901	60.860	60.993	121.853	4.874	+ 0·5	5.881	5.849	Salzburg-Lamprechtsh.
221.898	31.451	321.829	95.331	417.160	6.226	320 524	109.210	429.734	6.414	— 2·9	7.471	7.696	Salzkammergut-Lokalb.
240.823	92.463	138 928	162 029	300.957	7.165	152.399	167.080	319.479	7.606	— 5·7	8.598	9.127	Schneebergbahn
101.101	596	44.806	2.100	46 906	3.350	. . .	. . . . .	. . . .	. . .	. .	4.020	. .	Stammersdorf-Auersthal
118.201	281.440	41.451	344.894	386.345	21.464	44.734	363.674	408 408	22.689	— 5·4	25.756	27.227	Stauding-Stramberger
98.372	37.152	75 050	97.100	172.150	3.586	80.120	87.740	167 860	3.497	+ 2·6	4.303	4.196	Steyrtal-Bahn
11.490	42.339	3.878	48.841	52.719	8.782	4.764	51.920	56.684	9.447	— 7·0	10.544	11.336	Stramberg-Wernsdorf
26.963	188.311	3.716	251.156	294.872	25 487	3.869	302 166	306.035	30.604	— 16·7	30.584	36.725	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
116.859	101.568	76.272	187.109	263.381	6.753	73 665	211.279	284.944	7 306	— 7·6	8 103	8.767	Cilli-Wöllan
119.095	108.380	74.018	176.853	250.871	5.120	75 365	142.953	218.318	4.456	+ 14 9	6.144	5.347	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
105.899	22.155	81.345	89.102	170.447	11.363	72 225	78.652	150.877	10.058	+ 12·0	13.635	12.069	Ueberetscherbahn
17.012	18.807	6 142	55.546	61.688	7.711	6.834	54.826	61.660	7.708	+ 0·1	9.253	9.250	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
106.566	14.471	120.585	47.204	167.789	5.243	114.209	37.887	152.096	5.633	— 6·9	6.292	6.760	Zillertalbahn
													Dampftramways.
1,870.319	32.292	261.284	37.929	299.213	29.921	265 590	34.499	300 089	30.009	— 0·3	35 905	36.011	Brünner Lokaleisenb.-G. Ostrau-Witkow.-Ellg.
2,848.018	10.145	784 873	26.210	811.083	19.312	714.855	16.862	731.717	17.422	+ 10·8	23.174	20.906	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
862.325	255	191.738	461	192 199	16.017	184.099	. . . . .	184.099	15.342	+ 4·4	19.174	18.410	Innsbruck-Hall i. T.
1,498.463	. . . . .	216.181	. . . . .	216.181	. .	129.848	. . . . .	129.848	18.550	. . .	. . .	. .	Wien-Nussdorf
	. . . . .		. . . . .		. .	159.607	. . . . .	159.607	26.601	. . .	. . .	. .	Westbahnlinie - Baumgarten-Hütteldorf
334.182	46.629	133.686	67.802	201.488	14.392	125.269	69.019	194.288	13.878	+ 3·7	17.270	16.654	Salzburger Eisenb. u. Tr.
792.609	363.027	210.710	345.799	556.509	22.260	190.511	305.617	496.158	19.846	+ 12·2	26.712	23.815	Wr.Lokalb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
42,495.157	91,472 001	114,584.283	383,025.424	527,609.707	26.079	144,978.776	375,807.876	520,786.652	26.299	— 0·8	31.295	31.559	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Oktober 1903	1902	Im Monate Oktober 1903 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Oktober 1903 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902 im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschn. Betriebsl. vom 1. Jänn. Ende Okt. 1903
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilomet.
Oesterreichis												
Achenseebahn	6·31	6·31	212	84	2.301	417	2.718	...	3.320	...	...	...
Gaisbergbahn	5·25	5·25	849	....	2.910	....	2.910	...	2.352	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	10.846	4	5.945	40	5.985	...	3.153	...	...	...
Schafbergbahn [1])	5·83	5·83	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...
Schneebergbahn	9·69	9·69	262	31	798	296	1.094	...	903	...	...	...
Oesterreichische Eisenbahn												
Aussiger elektr. Kleinbahnen	8·76	7·20	201.635	....	19.492	....	19.492	...	14.803	...	...	...
Baden-Vöslau	10·23	10·23	33.407	....	5.801	....	5.801	...	5.112	...	...	...
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	28.000	....	3.507	....	3.507	...	2.787	...	...	...
Brünner Strassenbahnen	21·10	18·61	610.012	10 900	74.807	13.890	88.697	...	74.034	...	...	...
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	82.198	....	13.466	....	13.466	...	14.158	...	...	...
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	110.274	....	11.167	....	11.167	...	9.453	...	...	...
Dornbirn-Lustenau	11·12	...	26.404	27	7.155	191	7.346	...	....	...	...	...
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	19·06	122 267	1.973	22.723	4.292	27.015	...	22.614	...	...	...
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	7.575	....	1.819	....	1.819	...	1.686	...	...	...
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·10	30·29	594.393	....	99.115	....	99.115	...	103.840	...	...	...
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	31.182	....	7.341	....	7.341	...	7.394	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	6 545	....	1.263	...	1.263	...	1.234	...	...	...
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·58	10·33	326.510	....	34.519	....	34.519	...	27.582	...	...	...
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·11	5·11	79.417	....	9.345	....	9.345	...	9.199	...	...	...
Lemberger elektrische Eisenb.	8·33	8·33	428.009	....	47.629	....	47.629	...	44.478	...	...	...
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	11·94	6·06	224.671	....	38.181	....	38.181	...	27.958	...	...	...
Marienbader Stadtbahn	2·26	2·26	11.449	....	1.768	....	1.768	...	1.614	...	...	...
Neue Wr. Tramway-Ges. i. Liquid.[3])	...	...	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	93.004	....	14.251	....	14.251	...	14.636	...	...	...
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	10·28	115.508	....	10.618	....	10.618	...	11.328	...	...	...
Prager elektr. Strassenbahn	44·33	43·17	....	....	233.194	....	233.194	...	212.676	...	...	...
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1])	1·37	1·37	1,860.124	....	....	....	....	...	....	...	...	...
Prag-Belvedere, Seilbahn mit elektrischem Betriebe a. d. Belvedere	0·10	...	25.493	....	824	....	824	...	....	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben [4])	6·32	7·51	162.283	....	19.034	....	19.034	...	18.500	...	...	...
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·14	6·14	132.079	....	16.334	....	16.334	...	15.901	...	...	...
Teplitz-Eichwald	10·52	10·52	112.021	25	15.647	25	15.672	...	15.633	...	...	...
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	728.775	....	83.630	....	83.630	...	70.512	...	...	...
Triester Kleinb., Triest-Opčina	5·17	5·17	23.455	210	12.234	972	13.206	...	7.227	...	...	...
Wiener städt. elek. Strassenb.[5])	168·14	120·29	14,842.965	....	2,083.098	....	2,083.098	...	1,613.488	...	...	...
Wien (Praterstern)-Kagran	5·28	5·28	78.576	....	12.688	....	12.688	...	11.558	...	...	...
Oesterreichisch												
Auf das Belvedere in Prag	...	0·10	....	....	....	....	....	...	946	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	2.999	....	451	....	451	...	412	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	7.654	....	1.468	....	1.468	...	1.359	...	...	...

[1]) Der Betrieb war im Monate Oktober 1903 eingestellt.

[2]) Ausserdem die im Staatsbetriebe befindliche Lokalbahn Tabor-Bechin, welche unter Gruppe I c, und Mödling-Brühl, welche un Gruppe III a, „Südbahn-Gesellschaft", zur Darstellung gelangt.

[3]) Ergebnisse des elektrischen Betriebes bis zur Uebernahme des Unternehmens — am 1. Juli 1903 — durch die Gemeinde W (Städtische elektrische Strassenbahnen).

[4]) Auf der Abzweigung Palmovka-Libušák (km 1·189) war der Verkehr wegen Kanalisationsarbeiten (ab 1. August 1903) eingest wodurch sich eine Längenreduzierung auf 6·32 ergab.

[5]) Die Ergebnisse beziehen sich nur auf den elektrischen Betrieb, und zwar inklusive jenes der übernommenen Linien der Neuen Wie Tramway-Gesellschaft ab 1. Juli 1903.

…n 1. Jänner bis Ende …ktober 1903 wurden befördert: …rsonen …nzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Oktober: 1903 für Personen und Gepäck (Kronen)	1903 für Güter (Kronen)	1903 im ganzen (Kronen)	1903 pro Kilom. (Kronen)	1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	1902 für Güter (Kronen)	1902 im ganzen (Kronen)	1902 pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1903 (Kronen)	1902 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
…ahnradbahnen.													
38.824	886	67.122	8.153	75.275	. . .	68.844	6.668	75.512	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
29.172	. . . . .	80.596	. . . . .	80.596	. . .	78.788	. . . . .	78.788	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
145.406	934	95.056	2.600	97.656	. . .	102.728	2.598	105.326	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
11.981	. . . . .	69.080	. . . . .	69.080	. . .	78.048	. . . . .	78.048	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
14.966	261	53.097	2.021	55.118	. . .	63.383	811	64.194	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
…it elektrischem Betriebe.[2])													
…109.172	. . . . .	208.707	. . . . .	208.707	. . .	140.828	. . . . .	140.828	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
…711.565	. . . . .	125.161	. . . . .	125.161	. . .	131.072	. . . . .	131.072	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
…389.989	. . . . .	65 843	. . . . .	65 843	. . .	65.215	. . . . .	65.215	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
…514.374	87.001	668.894	114.438	783 332	. . .	600.918	115.722	716.640	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahnen
…762.966	. . . . .	136.205	. . . . .	136.205	. . .	146.444	. . . . .	146.444	. . .	. . .	. . .	. . .	Brüxer Strassenbahn
…262.580	. . . . .	127.467	. . . . .	127.467	. . .	119.213	. . . . .	119.213	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. E
…254 572	39	68.830	280	69.110		. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Dornbirn-Lustenau
…132.042	11.598	219.204	243.392	243.596	. . .	227.564	. . . . .	227.564	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.B.
…103.188	. . . . .	27.165	. . . . .	27.165	. . .	26.764	. . . . .	26.764	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf. Stadt
…924.761	. . . . .	984.836	. . . . .	984.836	. . .	1,083.895	. . . .	1,083.895	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
…367.102	. . . . .	85.731	. . . . .	85.731	. . .	95.507	. . . . .	95.507	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
…110.640	. . . . .	20.491	. . . . .	20.491	. . .	29 085	. . . . .	29.085	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
…429.782	. . . . .	358.097	. . . . .	358.097	. . .	247.073	. . . . .	247.073	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
…764.890	. . . . .	94.697	. . . . .	94.697	. . .	90.201	. . . . .	90.201	. . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. St.B.
…488.435	. . . . .	476.390	. . . . .	476.390	. . .	452 962	. . . . .	452.962	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
…220.488	. . . . .	404.387	. . . . .	404.387	. . .	293.183	. . . . .	293.183	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
…236.313	. . . . .	54.783	. . . . .	54.783	. . .	44.725	. . . . .	44.725	. . .	. . .	. . .	. . .	Marienbader Stadtbahn
…207.457	. . . . .	475.903	. . . . .	475.903	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Neue Wr. Tramway i. L.
…905.944	. . . . .	139.690	. . . . .	139.690	. . .	159.013	. . . . .	159.013	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.B.
…262.452	. . . . .	117.455	. . . . .	117.455	. . .	122.270	. . . . .	122 270	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
…370.191	. . . . .	2,250.097	. . . . .	2,250.097	. . .	2,223.876	. . . . .	2,223.876	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.B.
. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
…172 367	. . . . .	6.475	. . . . .	6.475	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag - Belvedere, Seilb. mit elektr. Betriebe
…194.688	. . . . .	180.630	. . . . .	180.630	. . .	179.358	. . . . .	179.358	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
…356.977	. . . . .	170 589	. . . . .	170.589	. . .	170.590	. . . . .	170.590	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr.St.
…107.901	346	176.265	347	176 632	. . .	187.497	652	188.149	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
…147.821	. . . . .	834.619	. . . . .	834.619	. . .	765.430	. . . . .	765.430	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester Tramway elek.L.
…212.047	921	111.328	4.233	115.561	. . .	20.075	. . . . .	20.075	. . .	. . .	. . .	. . .	Triest. Kl., Triest-Opčina
…413.219	. . . . .	17,118.192	. . . . .	17,118 192	. . .	14,478.844	. . . . .	14,478.844	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener städt. elekt. St.B.
…796.180	. . . . .	127.773	. . . . .	127.773	. . .	125.613	. . . . .	125.613	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
…rahtseilbahnen.													
. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	10.421	. . . . .	10.421	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
…82.389	. . . . .	12.128	. . . . .	12.128	. . .	11.497	. . . . .	11.497	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
…104.824	. . . . .	37.873	. . . . .	37.873	. . .	36.662	. . . . .	36.662	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg. Auch bei dieser Lokalbahn steht die Mehreinnahme von K 10.952 (+ 5100 t) aus dem Güterverkehre mit der ungewöhnlich starken Obstausfuhr im Zusammenhange.

Das Ergebnis des Personenverkehres war infolge der günstigen Witterung des Berichtsmonates um K 438 (+ 400 Reisende) besser als im Oktober 1902.

Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów. Die ausgewiesene Mehreinnahme von K 5222 stammt bis auf K 86, um welche die Einnahme des Personenverkehres zugenommen hat, aus dem Güterverkehre, in welchem 5600 t (zumeist Zuckerrüben, Getreide und Mehl) mehr verfrachtet wurden, als im gleichen Monate des Vorjahres.

Lokalbahn Piła-Jaworzno. Infolge Verlängerung dieser Lokalbahn bis Jaworzno Stadt hat das Einnahmenergebnis des Personenverkehres um K 802 (+ 1500 Reisende) zugenommen. Dem Güterverkehre kamen vor allem zahlreichere Kohlentransporte zustatten, auf welche hauptsächlich die Mehreinnahme von K 14.468 (+ 18.200 t) zurückzuführen ist.

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Die Mehreinnahme von K 13.969 entspringt zur Gänze aus dem Güterverkehre, in welchem um 9100 t, zumeist Kohle, mehr befördert wurden, als im Oktober des Jahres 1902.

Wippachtalbahn (Görz-Haidenschaft). Das Ergebnis aus dem Personenverkehre hat sich um K 314 (+ 1000 Reisende), aus dem Güterverkehre um K 6147 (+ 5200 t) besser gestaltet. Die Zunahme in letzterem Transportzweige hat sich hauptsächlich auf die Beförderung von Ziegeln, Holz und Steinen, dann auch von Garnen und Baumwollwaren erstreckt.

Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings. Die Mehreinnahme von K 583 im Personenverkehre bei nahezu gleicher Zahl der beförderten Reisenden ist auf die Benützung längerer Strecken zurückzuführen. Der Güterverkehr brachte nahezu dasselbe Ergebnis, wie im gleichen Monate des Vorjahres und ist die ausgewiesene Mehreinnahme von K 4096 (+ 200 t) darauf zurückzuführen, dass im Oktober 1902 ca. K 4000 als Baurefaktien von den Einnahmen in Abzug kamen, wodurch den Ergebnissen des Berichtsmonates, in welchem eine derartige Abschreibung nicht vorkam, entsprechend niedrigere Vergleichsziffern gegenüberstehen.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die für den Monat Oktober 1903 ausgewiesene Mehreinnahme ist auf den stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe zurückzuführen.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die im Monate Oktober 1903 erzielte Mindereinnahme ist durch den schwächeren Personen- und Güterverkehr verursacht worden.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind rücksichtlich beider Linien auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende Juli 1903 richtiggestellt.

Böhmische Nordbahn. Der Einnahmenausfall im Monate Oktober 1903 aus dem Personenverkehre resultiert aus der minderen Frequenz, wogegen der Frachtenverkehr sowohl im Quantum, als auch in der Einnahme eine kleine Steigerung nachweist.

Bozen-Meraner Bahn. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehre des Monates Oktober 1903 ist auf die infolge günstiger Witterung ausserordentlich hohe Frequenz zurückzuführen.

Die namhafte Steigerung des Güterverkehres resultiert aus der bedeutenden Mehrverfrachtung von Praschlett und Baumaterialien.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Oktober 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 11.998, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 8998, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 3000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 14.918, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 10.418, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 4500 ergeben.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultiert aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern, beim Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Buchung bis Ende Juni richtiggestellt.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. Die Mehreinnahmen des Monates Oktober 1903 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres rühren davon her, dass der Personenverkehr der Strecke Wien—Floridsdorf durch die Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal eine Steigerung aufweist und auf der Strecke Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf ein grösseres Quantum von Klinkersteinen verfrachtet wurde. Auch bewirkte die günstigere Witterung eine Erhöhung der Personenfrequenz insbesondere auf der Linie Hietzing—Mödling.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Oktober 1903 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 121.298 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 25.241.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 26.576 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 94.590.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Mehl und Mahlprodukten	um	1.051 t
Zucker, raffiniert	„	2.209 t
Zucker, roh	„	7.154 t
Erzen und Schlacken	„	35.338 t
Eisen und Stahl	„	8.258 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	14.450 t
Holz aller Art	„	3.713 t
Steinen aller Art	„	10.630 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 20.228 Personen und das Erträgnis um K 1353 ab.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 575 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1017 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Holz aller Art	um	2.190 t
Erzen und Schlacken	„	136 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Getreide aller Art	um	1.068 t
Mehl und Mahlprodukten	„	218 t
Zucker, raffiniert	„	683 t
Zucker, roh	„	1.063 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 8332 Personen und das Erträgnis um K 3018 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 1799 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 5390 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und die Artikel Mehl und Mahlprodukte, Zucker, roh, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Oktober 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 1067 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 262, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 8698 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 10.087.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, sowie Steine aller Art eine Mehr- und betreffs der Artikel Mehl und Mahlprodukte, sowie Zucker, roh, eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Abnahme um 669 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 50, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 59 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 843.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im Oktober 1903 gegenüber dem Oktober 1902 im Personenverkehre eine Abnahme um 323 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 67, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 1123 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 910.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich der Artikel Getreide aller Art, sowie Holz aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Mutenitz-Gaya ergab sich im Personenverkehre eine Zunahme um 122 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 205, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 2777 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 6174.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Mehl und Mahlprodukte, sowie Zucker, roh, eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Abnahme um 275 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 59, im Güterverkehre eine Abnahme um 368 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 332 zu verzeichnen.

Was schliesslich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Zunahme um 96 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 51, im Güterverkehre eine Abnahme um 812 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 916.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende Juli 1903 richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke). Die im Monate Oktober 1903 erzielte Mehreinnahme resultiert aus dem lebhafteren Personen- und Getreideverkehre.

Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Die im Monate Oktober 1903 ausgewiesene Mehreinnahme resultiert aus Verfrachtungen von Kalkstein.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate Oktober 1903 weist der Personenverkehr keinen wesentlichen Unterschied gegenüber dem Vorjahre nach, hingegen hat der Güterverkehr um 1267 t (hauptsächlich Rübe und Tabak) und die Einnahme um K 912 abgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Oktober 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Oktober 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantiertes Netz . . .	—	3.828 Personen	+	K 50.744
Ergänzungsnetz . . .	—	3.083 „	+	„ 16.172
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	—	8.196 „	+	„ 4.130

Die Mehreinnahmme aus dem Personenverkehre lässt auf eine Zunahme der Reisenden auf längeren Strecken schliessen, welcher in der Anzahl der beförderten Personen einer Abnahme des Verkehres auf kurzen Strecken im Lokalverkehre gegenübersteht.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Oktober 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 35.513 t	—	K 57.182
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 22.708 t	—	„ 179.618
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 184 t	—	„ 53.283

Der Einnahmenausfall findet seine Begründung in erster Linie in einem erheblichen Rückgang des Getreideverkehres aus Ungarn, neben welchem auch eine Verkehrsabnahme in der oberschlesischen Kohle, sowie in Braunkohle zu konstatieren ist.

Die Gewichtszunahme resultiert aus einer Steigerung des Lokalverkehres in geringeren Entfernungen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1903 ist bereits bis Ende Juni vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate Oktober 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 54.923 ergeben, indem der Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 16.238, dagegen der Frachtenverkehr ein Plus von K 71.161 ausweist.

Die Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben wies gleichfalls eine Mehreinnahme auf; dieselbe betrug K 1178.

Personenverkehr	+	K	928
Frachtenverkehr	+	K	250

Hingegen hat die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg eine Mindereinnahme von K 6312 zu verzeichnen.

Personenverkehr	—	K	630
Frachtenverkehr	—	K	5.682

Die elektrische Bahn Mödling-Brühl zeigte eine Mehreinnahme von K 1079.

Von den Pachtbahnen ergaben sich Zunahmen der Erträgnisse nur bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, und zwar von K 790.

Personenverkehr	+	K	896
Frachtenverkehr	—	K	106

Eine Verminderung der Einnahmen trat hingegen ein bei der

Leoben-Vordernberger Bahn um .		K	5.487
Personenverkehr	—	K	354
Frachtenverkehr	—	K	5.133
Graz-Köflacher Bahn um		K	31.369
Personenverkehr	—	K	3.065
Frachtenverkehr	—	K	28.304
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg um		K	226
Personenverkehr	—	K	35
Frachtenverkehr	—	K	191
Lokalbahn Cilli-Wöllan um . . .		K	4.466
Personenverkehr	—	K	388
Frachtenverkehr	—	K	4.078
Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um		K	58
Personenverkehr	+	K	135
Frachtenverkehr	—	K	193

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund der definitiven Buchungen bis Juni 1903 richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Oktober 1903 wurden im Personenverkehre um 6906 Personen weniger befördert und um K 6144 weniger vereinnahmt, welcher Ausfall nur durch die mit der Einführung der Fahrkartensteuer eingetretene Fahrpreiserhöhung erklärt werden kann.

Im Güterverkehre ergibt sich eine Minderverfrachtung von 6144 t, bei einer Mehreinnahme von K 7658, so dass im ganzen eine Mehreinnahme von K 1514 verbleibt.

In den Gesamteinnahmen sind die Ergebnisse der definitiven Abrechnung bis einschliesslich Juni 1903 bereits einbezogen.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecke. Der Personenverkehr ergibt eine Mindereinnahme von K 309, der Güterverkehr eine Mehreinnahme von K 755, im gesamten verbleibt somit ein Einnahmenzuwachs von K 446.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Im gesamten zeigt sich eine Mehreinnahme von K 191. Der Betrieb der Zahnradstrecke wurde am 12. Oktober 1903 für die Winterszeit eingestellt.

In den vorstehenden Ergebnissen sind die definitiven Einnahmen bis einschliesslich Juni 1903 einbezogen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 253. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Dezember wurden vom Herrn Eisenbahnminister mehrere Interpellationen wie folgt beantwortet:

In der 236. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 23. Juni 1903 haben die Herren Abgeordneten Nikolaj v. Wassilko, Georg v. Wassilko, Dr. Straucher und Genossen eine Interpellation wegen Führung eines Schnellzugspaares im Anschlusse an die Züge Nr. 5 und 6 der Linie Wien—Lemberg bis und von Czernowitz an mich gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause vorerst mitzuteilen, dass der in der Interpellationsbegründung erwähnte, vom 1. Mai 1903 an zwischen Stanislau und Lemberg verkehrende Schnellzug Nr. 306 nur versuchsweise eingelegt wurde, um den seit Jahren laut gewordenen Wünschen wegen Schaffung einer derartigen Frühverbindung mit Lemberg zu entsprechen. Obgleich nun dieser Zug auch den Anschluss an den Schnellzug Nr. 6 in Lemberg vermittelt, blieb die Frequenz desselben während der ersten fünf Monate weit hinter den gehegten Erwartungen zurück.

Anlangend die bestehenden Schnellzugsverbindungen der Bukowina mit dem Westen, so müssen die Schnellzüge Nr. 301 und 302, deren Fahrzeiten in Galizien und in der Bukowina erst vor wenigen Jahren mit grossen Opfern der Staatsbahnverwaltung derart namhaft gekürzt wurden, dass ersterer von diesen Zügen den Weg von Wien bis Czernowitz in ca. 19 Stunden zurücklegt, als eine besonders günstige Fernverbindung bezeichnet werden. Auch haben die bestehenden Schnellzüge die günstigsten Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Czernowitz und ermöglichen einen bequemen Uebergang von und auf die Lokalbahnen.

Gleiche Vorteile liessen sich aber keineswegs bei Verlängerung der zwischen Wien und Lemberg verkehrenden Schnellzüge Nr. 5 und 6 bis und von Czernowitz erzielen. Nach der Lage der Schnellzüge Nr. 5 und 6 müsste nämlich der Schnellzug Nr. 306 etwa nach 2 Uhr nachts mitteleuropäischer Zeit Czernowitz verlassen und könnte der Schnellzug Nr. 305, bei Annahme einer 19stündigen Fahrtdauer zwischen Wien und Czernowitz, daselbst erst gegen 3 Uhr nachts eintreffen.

Aber auch abgesehen von diesen äusserst ungünstigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Czernowitz, würde diesen beiden Zügen noch ein anderes sehr bedeutendes Uebel anhaften, das ist das vollständige Fehlen der Anschlüsse von und auf die Seitenlinien in der ganzen Strecke von Lemberg bis Czernowitz. Ueberdies könnten diese beiden Schnellzüge nur in wenigen Stationen der Hauptstrecke halten, und lässt sich daher mit Bestimmtheit voraussehen, dass auch die Frequenz derselben nicht im richtigen Verhältnisse zu den durch Führung dieser Züge verursachten bedeutenden Auslagen stehen würde.

Angesichts dieser Umstände bin ich zu meinem lebhaften Bedauern dermal ausser Stande, die verlangte neue Schnellzugsverbindung zur Einführung bringen zu lassen.

In der 214. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 17. März 1903 haben die Herren Abgeordneten Dr. Schoepfer, Schraffl und Genossen unter Hinweis auf das Ende des Jahres 1902 in Berlin erschienene, im Reichseisenbahnamte bearbeitete Kursbuch für den Eisenbahnviehverkehr im Deutschen Reiche an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern, ferner an den Ackerbau- und den Handelsminister, sowie an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob die Regierung geneigt wäre, die Hinausgabe eines ähnlichen Viehkursbuches für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder zu veranlassen, und was sie zu tun gedenke, um den vielfachen Beschwerden der Interessenten über den Viehverkehr auf Eisenbahnen abzuhelfen.

Diese Interpellation beehre ich mich im Einvernehmen mit den beteiligten Herren Ministern wie folgt zu beantworten:

Was die von den Herren Interpellanten gewünschte Hinausgabe eines Viehkursbuches für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder anbelangt, so ist ein solcher Behelf, vom Eisenbahnministerium zusammengestellt, bereits im Oktober 1901 unter dem Titel „Kursbuch für die Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen“ im Verlage der Firma Otto Maass' Söhne in Wien erschienen. Dieses Kursbuch, welches von dem erwähnten Zeitpunkte an alljährlich mit dem Inkrafttreten der Winter-, bezw. Sommerfahrordnung zur Neuauflage gelangt, enthält neben einer Zusammenstellung der wichtigeren, den Vieh- und Fleischverkehr betreffenden reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen, sowie sanitätspolizeilichen Anordnungen, die Fahrpläne aller dem Viehverkehre auf den österreichischen Eisenbahnen dienenden Züge. Von diesem Kursbuche wird seitens der nächstbeteiligten Interessenten in ausgiebiger Weise Gebrauch gemacht. Gleichwohl habe ich mit Rücksicht darauf, dass der gedachte Behelf die sachlich notwendige weitestgehende Publizität noch nicht erlangt zu haben scheint, angeordnet, dass eine entsprechende neuerliche Verlautbarung im Wege der kompetenten landwirtschaftlichen Körperschaften, sowie durch die Tagesblätter veranlasst werde.

Was die in der Interpellation erwähnten Beschwerden über angebliche Anstände beim Viehverkehre auf den österreichischen Eisenbahnen betrifft, so konnten Erhebungen über diese Anstände mangels konkreter Daten nicht eingeleitet werden. Die

Durchführung der hinsichtlich des Viehverkehres auf den österreichischen Eisenbahnen bestehenden Vorschriften wird übrigens durch die Kontrollorgane der Staatsbahn-Direktionen und Privatbahnen, sowie durch die General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen unausgesetzt überwacht und werden allfällige Unzukömmlichkeiten sofort abgestellt.

In der 219. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Maštálka und Genossen unter Hinweis darauf, dass einigen bei Meliorationsarbeiten im Chlumetzer Bezirke verwendeten Arbeitern die Gewährung der tarifmässigen Fahrpreisermässigung für Arbeiter seitens des Stationsvorstandes der Oesterreichischen Nordwestbahn in Chlumetz verweigert wurde, in einer Interpellation an mich die Anfrage gerichtet, ob ich bereit sei, den Vorfall untersuchen zu lassen und zu verfügen, dass die Legitimationen, welche den bei den Meliorationsarbeiten in Chlumetz beschäftigten Arbeitern weggenommen wurden, denselben zurückgestellt werden und diesen Arbeitern eine billigere Eisenbahnfahrt gewährt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation erlaube ich mir dem hohen Hause mitzuteilen, dass die Organe der Station Chlumetz am 21. Februar d. J. etwa 15 Drainagearbeitern der Entwässerungs-Gesellschaft in Chejst auf Grund der von ihnen vorgewiesenen Arbeiterlegitimationen die angesprochene Fahrpreisermässigung für die Fahrt nach Wohništan in der Meinung nicht gewährt haben, dass die tarifmässigen Voraussetzungen für die Gewährung der Ermässigung im konkreten Falle nicht gegeben seien.

Auf den von der genannten Station an die Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn erstatteten Bericht hat letztere die Anordnung getroffen, dass den in Frage kommenden Arbeitern die tarifmässige Fahrpreisbegünstigung zu gewähren sei. Die den Arbeitern in Chlumetz abgenommenen Legitimationen sind nach dem vorliegenden Berichte der Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Verlust geraten und konnten daher denselben nicht mehr zurückgegeben werden. Dagegen wurden diesen Arbeitern neue Legitimationen ausgefolgt.

In der 221. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 21. April d. J. haben die Herren Abgeordneten Krempa und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Erweiterung der Bahnhöfe in Zbydniów und Tarnobrzeg, insbesondere aber die Errichtung eines geräumigeren Warteraumes für die Passagiere in ersterer Station zu veranlassen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass eine entsprechende Erweiterung des Warteraumes in der Station Zbydniów demnächst zur Durchführung gelangen wird. In der Station Tarnobrzeg wurde vor einigen Jahren durch Herstellung eines hölzernen Anbaues an das dortige Aufnahmsgebäude provisorisch Abhife geschaffen; dieses Provisorium reicht für den Personenverkehr auch derzeit noch vollkommen aus.

Die Staatsbahn-Verwaltung wird aber nicht ermangeln, eine entsprechende definitive Ausgestaltung der fraglichen Warteräume vorzunehmen, sobald die Personenfrequenz eine nennenswerte Steigerung erfahren oder der bestehende hölzerne Anbau eine Auswechslung erheischen sollte.

In der 223. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 1. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Březnovský und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher über einige bei der Personenbeförderung in der Strecke Pilsen—Smichov—Prag angeblich bestehende Unzukömmlichkeiten Beschwerde geführt wird.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der gepflogenen amtlichen Erhebungen bekanntzugeben, dass in früherer Zeit an Sonn- und Feiertagen zuweilen von den nach Prag rollenden Zügen in Smichov Wagen abgehängt werden mussten, womit zeitweise ein Umsteigen von in Verstärkungswagen untergebrachten Reisenden in den vorderen Zugsteil verbunden war.

Gegenwärtig werden jedoch in Smichov nur dann Wagen abgehängt, wenn solche nicht besetzt sind und die Einteilung der bremsbaren Wagen im Zuge es zulässt; anderen Falles werden die Züge mit der verstärkten Garnitur bis Prag geführt, zu welchem Zwecke in Smichov stets Lokomotiven für den Vorspanndienst in Bereitschaft gehalten werden.

Auch die weitere Annahme, dass an Sonn- und Feiertagen öfters das von Ausflügen und aus den Sommerfrischen zurückkehrende Publikum mit Karten I., II. und III. Klasse gezwungen ist, in Lastwagen einzusteigen, um nach Prag zurückgelangen zu können, ist nicht begründet. Es werden allerdings an Tagen, an welchen eine ausserordentlich grosse Personenfrequenz zu gewärtigen ist, wie zum Beispiel zu Pfingsten, zur Zeit von Massenbesuchen von Ausstellungen und dergleichen, in einzelnen Stationen für den Personenverkehr eingerichtete Güterwagen bereitgehalten, um jeder Verlegenheit vorzubeugen; doch erweist sich eine Verwendung dieser Wagen fast nie als notwendig.

So hat sich während des ganzen Sommerdienstes 1902 nur ein einziger derartiger Fall ereignet und ist in der diesjährigen Sommerperiode eine solche Verwendung überhaupt nicht vorgekommen.

In der 226. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 15. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Choc und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher die Verhältnisse der bei der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Čerčan—Řičan beschäftigten Arbeiter besprochen und einige daselbst angeblich obwaltende Missstände gerügt werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der gepflogenen amtlichen Erhebungen folgendes bekanntzugeben:

Die Bauunternehmung, welcher die erwähnten Arbeiten übertragen sind, beschäftigte zur Zeit der Erhebung im ganzen 1829 Arbeiter, von welchen 1776, also 97·1 Prozent, Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie und nur 53, d. i. 2·9 Prozent, Ausländer waren. Von den ersteren stammen 1626 oder 88·9 Prozent aus der Umgebung der Bahn oder überhaupt aus Böhmen, 150 oder 8·2 Prozent sind Angehörige anderer Länder der Monarchie. Eine grössere Anzahl von Arbeitern war aus der nächsten Umgebung der Baustrecke überhaupt nicht erhältlich, da auch die Landwirtschaft und mit ihr zusammenhängende Industrien dort eine grosse Arbeitermenge absorbierte. Die wenigen ausländischen Arbeitskräfte waren nur qualifizierte Maurer und Mineure, welche für gewisse Arbeitsgattungen unbedingt erforderlich, in dortiger Gegend aber nicht erhältlich sind. Arbeitslöhne von K 1 kommen überhaupt nicht vor, sondern betragen dieselben K 1·60 bis K 3·40, je nach der Beschaffenheit der Arbeit; die verwendeten 40 qualifizierten Maurer (30 inländische, 10 fremde) bezogen K 3·50 bis K 4·50 an Taglohn. Die Bauunternehmung hat weder mit einheimischen, noch mit fremden Arbeitern irgendwelche Verträge abgeschlossen, sondern gilt für beide Kategorien von Arbeitern die von der Bezirkshauptmannschaft Žižkov genehmigte Arbeitsordnung, wonach sowohl den Arbeitern, als der Bauunternehmung jederzeit das Recht zusteht, das Arbeitsverhältnis ohne jede Kündigungsfrist aufzulösen.

Von den 28 Akkordanten sind 23 Inländer und 5 Ausländer, letztere für die bereits erwähnten qualifizierten Maurer- und Mineurarbeiten. Auf der Baustrecke bestehen 9 Kantinen, von welchen 4 einheimischen Wirten gehören, welche in gar keiner Beziehung zum Baugeschäfte stehen.

In jeder Kantine sind die von der Bauunternehmung genehmigten, den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Preistarife ausgehängt, und sind die Arbeiter besonders verständigt, dass für sie gar keine Verpflichtung besteht, sich in der Kantine zu verpflegen. Tatsächlich verpflegen sich viele Arbeiter überhaupt nicht in diesen Wirtschaften und beziehen insbesondere die einheimischen Arbeiter fast nichts aus denselben.

Aus meinen Ausführungen wolle das hohe Haus entnehmen, dass die gerügten Missstände beim erwähnten Bahnbau tatsächlich nicht bestehen und dass insbesondere von einer unberechtigten Bevorzugung fremder Arbeiter nicht die Rede sein kann.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Zwickau nach Deutsch-Gabel. (Verschiebung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen bis zum Frühjahre des nächsten Jahres.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 7. Dezember, infolge eingetretener hoher Schneelage in der Gegend zwischen Zwickau und Deutsch-Gabel, die bereits für die Zeit vom 16. bis 22. Dezember anberaumte Trassenrevision, Stationskommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag vorgelegten Detailprojektes für eine normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Zwickau der gesellschaftlichen Linie Röhrsdorf—Zwickau i. B. zur Station Deutsch-Gabel der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vertagt. Die kommissionellen Verhandlungen werden im Frühjahre des nächsten Jahres nach Eintritt günstiger Witterungsverhältnisse vorgenommen werden. [E.-M.-Z. 54.967.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Tscheitsch nach Steinitz. (Vertagung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung bis auf weiteres.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat unterm 7. Dezember infolge eingetretener ungünstiger Witterungsverhältnisse die bereits für die Zeit vom 10. bis 22. Dezember anberaumte politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding in Vorlage gebrachten Detailprojektes für eine normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Tscheitsch der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding über Klobouk nach Steinitz bis auf weiteres vertagt.

Bukowinaer Wald- und Industriebahnen. (Projekte für die in km 17·166 und km 11·3/4 der Suchatalbahn abzweigenden Flügelbahnen: Anberaumung der kommissionellen Verhandlungen.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat unterm 24. November rücksichtlich der von der k. k. Direktion der Güter des Bukowinaer gr. or. Religionsfonds vorgelegten Projekte für die in km 17·166 der Suchatalbahn abzweigende, 3·7 km lange Flügelbahn in das Botuschanatal, sowie für die in km 11·3/4 der Suchatalbahn abzweigende, 7 km lange Flügelbahn Stulpikany-Dfemine-Slatiora, beide mit Dampfbetrieb, die diesbezüglichen kommissionellen Verhandlungen für den 16. und 17. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 53.541.]

— (Anberaumung der Baukonsensverhandlung für das projektierte, in km 3·6 der Waldbahn Falkeu-Oberbrodina abzweigende Zufahrtsgeleise zum Lagerplatze nächst der Eisenbahnstation Brodina.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat unterm 2. Dezember rücksichtlich des projektierten in km 3·6 der Waldbahn Falkeu-Oberbrodina abzweigenden Zufahrtsgeleises zum Lagerplatze nächst der Eisenbahnstation Brodina die Baukonsensverhandlung für den 21. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 54.285.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kirchberg a. d. Pielach nach Maria-Zell. (Detailprojekt für die Teilstrecke km 0·000 bis km 17·220: Ergebnis der Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen; Baukonsenserteilung ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. Dezember den von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der in der Zeit vom 8. bis einschliesslich 13. Oktober durchgeführten Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Detailprojektes für die Teilstrecke km 0·000 bis km 17·220 der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach—Maria-Zell, sowie den bei den genannten Amtshandlungen für diese Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erteilten Baukonsens zur Kenntnis genommen. Dieser Baukonsens wurde mit dem Vorbehalte erteilt, dass derselbe erst mit der Erteilung der Konzession in Wirksamkeit tritt und dass auch mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse erst von diesem Zeitpunkte an vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 51.700.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb Lambach-Vorchdorf. (Ergebnis der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. November den von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 9. September durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der normalspurigen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf — bei welcher Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Betriebskonsens für den Gesamtverkehr auf der gegenständlichen Bahnlinie ex commissione ab 12. September 1903 erteilt wurde — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Anordnungen und Bestimmungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 41.741.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Halte- und Ladestelle Schwansdorf.) Mit 1. Jänner 1904 werden die Abfertigungsbefugnisse der an der Lokalbahn Zauchtl-Bautsch zwischen den Halte- und Ladestellen Tschirm und Bautsch gelegenen Halte- und Ladestelle Schwansdorf dahin erweitert, dass von diesem Tage an daselbst Frachtgüter in Wagenladungen, gleichviel ob die Beförderung in gedeckt oder offen gebauten Wagen zu erfolgen hat, zur Aufgabe und Abgabe gelangen können.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Direktionsbezirk Triest: Errichtung einer Personenhaltestelle mit der Bezeichnung „Zminj-Gimino“ auf der Linie Divacca—Pola.) Das Eisenbahnministerium hat die Errichtung einer Personenhaltestelle in km 86·8484 beim Wächterhause Nr. 56 der Linie Divacca—Pola mit der Bezeichnung „Zminj-Gimino“ genehmigt.

— (Staatsbahn-Direktion Prag: Eröffnung der Haltestelle Leskowitz für den Güterverkehr in Wagenladungen.) Am 1. Jänner 1904 wird die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Leskowitz der Linie Iglau—Ražic auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft. (Bestätigung eines Betriebsdirektor-Stellvertreters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Bestellung des Friedrich Hofmann zum Stellvertreter des verantwortlichen Betriebsdirektors der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft S. R. unter der Voraussetzung bestätigt, dass dem Genannten der Stationsbeamte, sowie der Heizhausaufseher in Nussdorf zur Mitwirkung beigegeben werden.

Ausland.

Russland. (Eisenbahnprojekte.) Die ausserordentlichen Ausgaben des russischen Verkehrsministeriums sind für das Jahr 1904 auf Rubel 146,786.690 (gegen Rubel 166,115.603 im Jahre 1903) veranschlagt, wovon auf die in Aussicht genommenen Trassierungsarbeiten zwecks Baues neuer Staatseisenbahnen Rubel 450.000 (gegen Rubel 200.000 im Jahre 1903) entfallen. Der genannte Betrag wird u. a. zu den Trassierungsarbeiten für den geplanten Bau einer Eisenbahn von Samarkand nach Termes mit einer Ausdehnung von ca. 300 Werst und zu Rekognoszierungszwecken auf dem Hauptrücken des Kaukasus, sowie zu Voruntersuchungen zur Herstellung von Zweigbahnen, welche in einer Gesamtlänge von 700 Werst nach verschiedenen, bereits fertig stehenden Linien geleitet werden sollen, verwendet werden. Für den Bau von Sekundär-, Lokal- und Zufuhrbahnen sollen für das Jahr 1904 Rubel 1,108.000 verwendet werden. — Im laufenden Jahre ist der Bau des 72·30 Werst langen Zweiges von der Station Kegel der Baltischen Bahn nach der Stadt Hapsal in Angriff genommen worden. Die Moskauer Ringbahn wird voraussichtlich bis zum Herbst 1905 fertiggestellt sein. Nach der endgültigen Bestimmung wird die Orenburg-Taschkentbahn von Orenburg, dem Zweige der Ssamara-Slatoust-Eisenbahn, über Ilezk-Aktybinsk zum Ssary-Tschaganak-Busen des Aralsees, ferner über das Dorf Dschulek, Turkestan, bis zur Station Taschkent der Zentralasiatischen Eisenbahn geleitet werden. Der Abschluss der Arbeiten auf dem nördlichen, 931·29 Werst langen Teil der Orenburg-Taschkentbahn wird zum 1. Jänner 1905 erwartet. Die südliche Strecke wird eine Länge von 831·01 Werst besitzen. Der Bau der zweiten Jekaterinenbahn, deren endgültige Länge auf 594·86 Werst festgesetzt ist, soll schon zum bevorstehenden Neujahr vollendet sein. — Die in Aussicht genommene Vollendung des Baues der 263·11 Werst langen Witebsk-Shlobinbahn zum 1. Jänner 1903 hat sich nicht bestätigt. Die Bologoje-Polozkbahn (der erste Teil der Bologoje-Siedlezbahn) wird nach der endgültigen Berechnung 455·90 Werst lang und voraussichtlich zum 1. Jänner 1906 fertiggestellt sein. Die Länge der zweiten Strecke der Bologoje-Siedlezbahn — von Polozk nach Siedlez — ist mit 627 Werst festgesetzt, und zwar sollen davon 605 Werst sofort ein doppeltes Geleise bekommen, während auf den übrigen 22 Werst ein einfaches Geleise gelegt wird. Die Fertigstellung dieser Strecke wird zum 1. September 1905 erwartet. Die Länge der St. Petersburg-Wologda-Eisenbahn, den 12 Werst langen Zweig längs des linken Ufers des Wolchowflusses zum Hafen Gostinopolje mit inbegriffen, ist auf 567 Werst festgesetzt und die Fertigstellung wird zum 1. Jänner 1905 erwartet. Die Wologda-Wjatkabahn wird eine Länge von 612·5 Werst besitzen und ihr Bau soll zum 1. September 1905 fertiggestellt werden. Das Baubudget dieser Bahn wurde in diesem Jahre noch durch die Trassierungsarbeiten auf der Linie Bui—Kostroma—Galitsch und durch die Untersuchungskosten der Wolga bei Kostroma belastet. Die

Länge der St. Petersburg-Petrosawodskbahn ist auf 260 Werst veranschlagt. Die Inangriffnahme der Bauarbeiten auf dieser Bahn war im laufenden Jahre nebst Trassierungsarbeiten auf den Eisenbahnlinien vom Hafen Dubowiki am Wolchowflusse nach Petrosawodsk vorgesehen. Da es sich aber herausstellte, dass neben der bereits für diese Bahn gewählten Route noch eine zweite Richtung über Olonez zu trassieren war, nahm man vorläufig nur die Trassierung in den vorerwähnten Richtungen vor, ohne an die Arbeit selbst zu schreiten. Die unmittelbar nach Feststellung der Route der neuen Bahn in Angriff zu nehmenden Bauarbeiten sind zum 1. Oktober 1906 abzuschliessen. Der Beginn der Arbeiten auf der bereits im Projekt bestätigten Bahn von der Station Alexandropol der Erianbahn zur persischen Grenze ist für das Jahr 1904 in Aussicht genommen. Die Bahnlänge ist auf 170 Werst veranschlagt. Ausserdem ist neuerdings beschlossen, nachstehende Eisenbahnen zu bauen. Unter anderem wird ein Schienenweg von Kurgan über Jekaterinburg nach Perm gebaut werden. Die Länge dieses Stranges ist auf 734 Werst veranschlagt. Die 203 Werst lange Strecke Perm-Tschepza der Perm-Kotlasbahn wird, um den zukünftigen, durch die Verbindung von St. Petersburg mit der Sibirischen Bahn hervorgerufenen Anforderungen zu entsprechen, umgebaut werden müssen. Der Abschluss des Baues ist auf das Ende des Jahres 1907 festgestellt. Zu Beginn des künftigen Jahres soll auch der Bau der Chersson-Nikolajewbahn mit einer Länge von 100 Werst in Angriff genommen worden. — Im nächsten Jahre sollen ferner die Arbeiten zur Führung eines Schienenweges von Grodno nach Solwjany, einer Station der im Bau begriffenen Bologoje-Siedlez-Eisenbahn, begonnen werden. Diese Verbindungslinie wird 60 Werst lang sein und soll zum Schlusse des Jahres 1906 fertigstehen. Schliesslich soll im Jahre 1904 zur Verwirklichung des Bahnprojektes Nowokamenna-Lomsa, 140 Werst lang, geschritten werden. [„O. T.-R.“]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die gesellschaftliche Direktion teilt mit, dass die Güteraufnahme an den noch offenen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Nussdorf, Pressburg, Gönyö, Nemo und Raab am 19. Dezember eingestellt wird. Offen bleibt nach diesem Termine, so lange es die Witterungsverhältnisse gestatten, nur noch die Güterschiffahrt zwischen den Stationen Korneuburg, Wien und Budapest, sowie der Güterverkehr zwischen den Save-Stationen (Strecke Sissek—Semlin—Belgrad).

Aufhebung der Schiffahrtsbeschränkung in km 3 bis km 4 des Donaustromes nächst der Nordwestbahnbrücke. Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat unterm 2. Dezember 1903 die aus Anlass einer vorgenommenen Baggerung mit dem Erlasse vom 9. November 1903 (vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 133) verfügte Beschränkung der Durchfahrt durch die zweite Brückenöffnung der Nordwestbahnbrücke vom rechten Ufer aus aufgehoben. Gleichzeitig wurden die Durchfahrtssignale an der Brücke von der ersten auf die zweite Brückenöffnung zurückverlegt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 3. Oktober 1903 mit 90 Passagieren und 878 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 151 Tonnen Zucker, nebst 376 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 10 der Eillinie von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 55.878 kg und 26 Stück Holz, Suez 2191 kg, Gedda 899 kg, Suakim 3474 kg Zündhölzchen, Aden 112.560 kg (worunter 77.200 kg Zucker) und 350 Stück Holz, Djibouti 2100 kg Zucker, Massaua 1978 kg, Hodeidah 341 kg, Zanzibar 600 kg Esswaren, Bombay 524.864 kg (worunter 71.750 kg Zucker), Bassorah 15.542 kg, Bagdad 3195 kg, Bahrein 100 kg Parfümerien, Bushire 394 kg, Mangalore 6419 kg, Bunder Abbas 330 kg Glas, Cannanore 857 kg Schafwollwaren, Calicut 5970 kg, Cochin 6239 kg Papier, Colombo 175 kg Kurzwaren, Calcutta 472 kg Knöpfe, Penang 11.266 kg, Singapore 36.072 kg, Bangkok 2851 kg Baumwollwaren, Soerabaya 2092 kg, Samarang 600 kg Metallwaren, Batavia 3038 kg, Palembang 5394 kg Kessel, Boeleleng 745 kg Baumwollwaren, Hongkong 7608 kg, Manila 6216 kg Baumwollwaren, Shanghae 11.506 kg, Yokohama 32.753 kg, Tokio 16 kg Bücher und nach Kobè 13.055 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,064.516.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „China“ nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3855 Tonnen Gehalt ist am 25. September 1903 mit 42 Passagieren und 2179 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 93 t Zucker, nebst 2075 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 12 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 63.379 kg (worunter 2960 kg Zucker), Soerabaya 22.433 kg, Suez 7976 kg, Geddah 13.420 kg (worunter 10.150 kg Zucker), Suakim 6946 kg Zündhölzchen, Aden 58.629 kg (worunter 38.888 kg Zucker) und 2000 Stück Holz, Hodeidah 3180 kg, Mombassa 1840 kg, Massaua 5530 kg, Djibouti 4130 kg, Zanzibar 1954 kg, Bombay 592.382 kg, Bagdad 7412 kg, Bassorah 39.547 kg (worunter 20.160 kg Zucker), Bushire 13.864 kg, Cochin 99 kg Papier, Lingah 20.540 kg Zucker, Karachi 3713 kg, Colombo 15.964 kg und 75 Stück Holz, Gleneleng 196 kg Kurzwaren, Galle 5 kg Muster, Melbourne 1240 kg Glasperlen, Adelaide 18 kg Glasperlen, Sydney 250 kg Glasperlen, Penang 81.154 kg, Singapore 314.413 kg, Batavia 16.368 kg, Soerabaya 30.040 kg, Samarang 44.055 kg, Belavar Deli 4795 kg, Padang 335 kg Kurzwaren, Boeleleng 430 kg Baumwollwaren, Pontiamak 200 kg Baumwollwaren, Aleh-leh 2600 kg Seife, Amboina 1577 kg Seife, Cheribon 1064 kg Seife, Bangkok 5005 kg, Saigon 2100 kg Papier, Atjeh 1179 kg Papier, Hongkong 301.476 kg, Manila 34.457 kg, Shanghae 254.995 kg, Tientsin 674 kg, Port Arthur 2431 kg, Yokohama 111.811 kg, Yokohama or Kobè 1456 kg Esswaren, Kobè 42.562 kg, Kobè for Osako 8595 kg Papier und nach Magasaki 950 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 2,012.999.

— (Abfahrt des Dampfers „Austria“ nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 4879 Tonnen Gehalt ist am 12. Oktober 1903 mit 35 Passagieren und 868 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 6 Tonnen Zucker, nebst 1042 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 7 der Calcutta-Linie von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 52.038 kg (worunter 3000 kg Zucker) und 767 Stück Holz, Suez 1589 kg, Geddah 1233 kg, Aden 29.273 kg (worunter 2800 kg Zucker) und 200 Stück Holz, Hodeidah 11.503 kg, Massaua 5061 kg, Karachi 147.895 kg, Calcutta 335.987 kg, Colombo 80.105 kg, Sydney 501 kg und 75 Stück Holz, Rangoon 107.927 kg, Atjah 220 kg Baumwollwaren, Aleppy 449 kg und nach Madras 93.995 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,458.914.

— (Ankunft des Dampfers „Marie Valerie“ von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 11. Oktober 1903 mit 20 Passagieren und 3436 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 437 Tonnen nach Fiume und 1519 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 4 der Calcutta-Linie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 1,116.748 kg (wovon 407.725 kg für Fiume und 634.761 kg für das Ausland), Malabar 19.539 kg (wovon 12.739 kg für das Ausland), Coromandel 221.630 kg Baumwolle (wovon 185.000 kg für das Ausland), Rangoon 426.755 kg (wovon 221.055 kg für das Ausland), Colombo 497.997 kg (wovon 54.545 kg für das Ausland), Bombay 301.558 kg (wovon 23.125 kg für Fiume und 242.412 kg für das Ausland), Karachi 164.476 kg Baumwolle (wovon 74.196 kg für das Ausland), Madras 120.435 kg Baumwolle (wovon 83.620 kg für das Ausland), Aden 42.005 kg (wovon 7510 kg für das Ausland), Suez 22.351 kg und aus Port Said 502.074 kg (wovon 6372 kg für Fiume). Der Wert der eingeführten Waren betrug K 3,083.420.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator“ von Bombay.) Dieser Dampfer ist am 18. Oktober 1903 mit 36 Passagieren und 2148 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 141 Tonnen nach Fiume und 1034 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 9 der Bombay-Linie von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Bombay 1,757.939 kg (wovon 40.700 kg für Fiume und 1,031.669 kg für das Ausland), Malabar 22.560 kg, Coromandel 111.925 kg Baumwolle, Aden 32.680 kg (wovon 1925 kg für das Ausland) und aus Port Said 223.232 kg (wovon 99.996 kg für Fiume). Der Wert der eingeführten Waren betrug Kronen 1,830.801.

Deutsches Reich. (Einrichtung einer neuen Linie des Norddeutschen Lloyd von Singapore nach Celebes und den Molukken.) Wie der „D. R.-A“ mitteilt, richtet der Norddeutsche Lloyd eine neue Linie von Singapore nach Celebes und den Molukken ein; die erste Abfahrt von Singapore erfolgt am 20. Dezember 1903 mit dem Dampfer „Kongbeng“. Folgende Häfen werden angelaufen: Macassar, Menado, Sangir-Inseln, Ternate, Gorontalo. Die Abfahrten erfolgen alle drei Wochen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesisch - Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Jänner 1904 wird ein neuer Ausnahmetarif, Heft II, eingeführt, wodurch das vom 1. September 1897 gültige Heft II nebst Nachträgen I bis III aufgehoben wird.

Das neue Tarifheft II enthält in einer grösseren Anzahl von Stationsverbindungen Ermässigungen, in manchen Fällen auch Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze. Verschiedene Stationen — im besonderen mehrere Versandgruben — sind neu einbezogen, dagegen einzelne Stationen in Ermanglung von Verkehr in das neue Heft nicht wieder aufgenommen worden.

Soweit Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 14. Februar 1904 in Geltung.

Abdrücke des neuen Heftes II sind zum Preise von je 55 Pfennig = 65 Heller bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Budapest, am 13. Dezember 1903. [1246]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife, Teil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. April 1903).

Am 1. Jänner 1904 gelangt der obenbezeichnete Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Insoweit durch den vorliegenden Nachtrag gegen seither Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen noch bis 15. Februar 1904 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages I sind bei den beteiligten Endverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 14. Dezember 1903. [1247]

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines Stationstarifes für Rückfahrkarten.

Mit 1. Jänner 1904 gelangen Rückfahrkarten mit eintägiger Gültigkeit zwischen Rositz einerseits und Pardubitz anderseits für die III. Wagenklasse zum Preise von 40 Heller einschliesslich Fahrkartensteuer zur Ausgabe.

Wien, am 14. Dezember 1903. [1248]

Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Anhange.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten vom 15. Februar 1904, gelangt zum Anhange (vom 1. Jänner 1903) des Tarifes, Teil II, für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband Nachtrag I zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. Dezember 1903. [1249]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Aenderungen im Lokalpersonentarife.

Die im Lokalpersonentarife vom 1. Jänner 1903 auf Seite 16 und 17 unter a) und c) enthaltenen Angaben werden mit Ende des Jahres 1903 gestrichen.

Wien, am 15. Dezember 1903. [1250]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Aufhebung und Neueinführung von Fahrpreisen.

Die im Anhange zum Tarife, Teil II, für den nachbarlichen Personenverkehr vom 1. Juli 1903 auf Seite 28 bis 31 enthaltenen Fahrpreise für Militärpersonen, sowie Hof- und Staatsbedienstete werden mit 31. Dezember 1903 aufgehoben.

Hingegen gelangen für in Uniform reisende Militärpersonen ausser Dienst und des Ruhestandes mit 1. Jänner 1904 neue direkte Fahrpreise zur Einführung.

Wien, am 15. Dezember 1903. [1251]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn

auch im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Aufhebung und Neueinführung von Fahrpreisen.

Mit 31. Dezember 1903 werden die im Nachhange zum Tarife für den nachbarlichen Personenverkehr vom 1. Jänner 1903 auf Seite 28 und 29 enthaltenen Fahrpreise für ausser Dienst reisende Militärpersonen und für k. und k. Hof- und Staatsbedienstete aufgehoben.

Hingegen gelangen mit 1. Jänner 1904 neue direkte Fahrpreise für in Uniform reisende Militärpersonen ausser Dienst und des Ruhestandes zur Einführung.

Wien, am 15. Dezember 1903. [1252]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn

auch im Namen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, 2 und 3, zum Tarife, Teil I und II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen, sowie zu den gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Neuauflage, gültig vom 1. Juli 1903.

Mit 1. Jänner 1904 gelangen zur Einführung:

zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der Nachtrag II,

zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, der Nachtrag IV,

zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, der Nachtrag IV,

zum Tarife, Teil I und Teil II, für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen der Nachtrag II, und

zu den gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen der Nachtrag I.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Ueberdies ist in den Nachträgen zum Hefte 1 und 2 je ein neuer Separatabdruck der Güterklassifikation enthalten.

Die Gültigkeit der in Rede stehenden Nachträge beginnt mit 1. Jänner 1904 und, insoweit Erhöhungen durch dieselben eintreten, mit 15. Februar 1904.

Eine Ausnahme hiervon bilden nur die vorerwähnten Separatabdrücke der Güterklassifikation, die lediglich jene Aenderungen, bezw. Ergänzungen enthalten, welche durch den neuen Tarif, Teil I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch herzegowinischen Eisenbahnen bedingt sind und die somit gleichzeitig mit dem genannten Tarife, d. i. mit 1. Jänner 1904 und, insoweit Frachterhöhungen oder Erschwernisse eintreten, erst mit 1. März 1904, in Kraft treten.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. Staatsbahnen, und zwar die Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2 je zum Preise von K 1·20, der Nachtrag zum Hefte 3 zum Preise von 60 Heller, und der Nachtrag zum Tarife, Teil I und Teil II, für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen zum Preise von 20 Heller pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 17. Dezember 1903. [1253]

Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Druckfehler-Berichtigungen im Tarife, Teil I, Abt. B, vom 1. Februar 1903 und in dem dazugehörigen, vom 1. Jänner 1904 gültigen Nachtrage II.

Im Tarife, Teil I, Abt. B, vom 1. Februar 1903 für den oben bezeichneten Güterverkehr ist mit sofortiger Gültigkeit nachstehender Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

In der Tabelle auf Seite 192 in der Rubrik „Heller“ ist für die Entfernung von 101 bis 200 km, bei Verwendung von 1 bis 2 Decken, der daselbst angeführte Betrag von 253 auf **353** richtigzustellen.

In dem zum vorbezeichneten Tarife gehörigen, mit 1. Jänner 1904 in Kraft tretenden Nachtrage II sind mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 folgende Druckfehler richtigzustellen, und zwar:

Auf Seite 125 in Position 14, Ziffer 3 b (Tierhaare), ist die Tarifierung von II, A 2 *), Sp.-T. II, auf II, A 2 *), **Sp.-T. II *)**, und auf Seite 128 in Position 20, a_2 V (Thonwaren etc.), die Tarifierung von I △, A 2 *) △, Sp.-T. III △, auf **II** △, A 2 *) △, Sp.-T. III △, abzuändern.

Wien, am 11. Dezember 1903. [1254]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VI zu dem vom 1. Juli 1898 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1.

Mit 1. Jänner 1904 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 15. Februar 1904 gelangt der Nachtrag VI zum vorstehend bezeichneten Lokalgütertarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält eine teilweise Aenderung, bezw. eine Ergänzung der Einheitssätze und Gebührenberechnungs-Tabellen für ledig zur Aufgabe gebrachtes lebendes Geflügel; eine Ergänzung des Tarifes für die zollamtliche Abfertigung in Brünn; Ergänzungen der Ueberfuhrstarife für Borstenvieh, Schafe etc., bezw. für geschlachtete, ausgeweidete Schweine auf der St. Marxer Flügelbahn; eine Ergänzung der Ueberfuhrsgebühren in Nimburg; eine Aenderung des Ausnahmetarifes 3; eine anderweitige Fassung der Bestimmung unter 3 zum Ausnahmetarife 5, und endlich eine Ergänzung der Ausnahmetarife 7 und 10.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. Dezember 1903. [1255]

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

a) Tarif-Teil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896.
b) Tarif-Teil III, Heft 4, vom 1. April 1901.

Abänderung der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition.

In den in der Ueberschrift bezeichneten Tarifen, und zwar:

ad a) im Nachtrage VI auf Seite 16 unter fortl. Nr. 6 und

ad b) auf Seite 27 unter fortl. Nr. 13

ist die Firma „Uvěrni banká in Kolin St.E.G.“ zu streichen und dafür einzutragen: „Filiale der Prager Kreditbank in Kolin St.E.G.“

Wien, am 17. Dezember 1903. [1256]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Oesterreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

(Oesterreichischer Levanteverkehr.)

Eliminierung der Haltestelle Żegiestów (Bad) aus dem Tarife.

Im Tarife, Teil II, Heft 1, für den oben bezeichneten Verkehr ist auf den Seiten 29, 33, 74 und 75 „Żegiestów (Bad)" zu streichen.

Wien, am 15. Dezember 1903. [1257]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch namens der beteiligten Transportanstalten.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarife.

Mit 1. Jänner 1904, bezw. insoweit Frachterhöhungen oder Erschwernisse eintreten mit Gültigkeit vom 1. März 1904, tritt der Nachtrag II zu der vom 1. Februar 1903 gültigen Neuauflage des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. April 1893 für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Der Nachtrag erhält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes. Preis 20 Heller.

Wien, am 14. Dezember 1903. [1258]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Wiedereinführung der tarifmässigen Ladefristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen, sowie auf den im diesseitigen Betriebe stehenden fremden Linien vom 1. Oktober 1903 eingeführte Kürzung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen wird mit dem 25. Dezember 1903 aufgehoben und treten demnach an diesem Tage wieder die tarifmässigen Ladefristen in Anwendung.

Wien, im Dezember 1903. [1259]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aenderung der Besonderen Bestimmungen für die Stationen Triest, Fiume, Pola und Rovigno, und Einbeziehung der Station Milano Porta Sempione in den direkten Verkehr.

Die auf den Seiten 159 und 160 des Tarifes, Teil I, Abt. B, für den Verkehr mit Fiume ipartelepek (Fiume-Industrie-Etablissements) und Triest-S. Andrae, S. Sabba und Triest-S. Andrae/Servola vorgesehenen besonderen Bestimmungen sind mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1904 zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

Triest, Fiume, Pola und Rovigno.

Die in diesem Tarife für die vorstehend angeführten Stationen enthaltenen Frachtsätze haben Geltung:

a) in der Richtung nach den Hafenstationen Triest, Fiume, Pola und Rovigno nur für Sendungen, welche im Bereiche dieser Stationen abgeladen und mit Landfuhrwerk oder zu Schiff abgeführt, oder mittels Schleppbahnen, oder auf Magazins- oder Industriegeleisen, oder nach Lagerplätzen abgefahren und endgültig bezogen werden, also von den Hafenstationen nicht unmittelbar mit der Eisenbahn zur Weiterbeförderung gelangen;

b) in der Richtung von den Hafenstationen Triest, Fiume, Pola und Rovigno nur für Sendungen, die zur Verladung daselbst mit Landfuhrwerk oder zu Schiff zugeführt, oder mittels Schleppbahnen, oder auf Magazins- oder Industriegeleisen, oder von Lagerplätzen angefahren, nicht aber mit der Eisenbahn nach den Hafenstationen befördert worden sind.

Die vorstehend unter a) und b) hinsichtlich der Abfuhr von Triest, bezw. der Zufuhr nach Triest mit der Eisenbahn festgesetzten Beschränkungen erstrecken sich jedoch nicht auf den Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn Triest-Parenzo.

Für Sendungen nach, bezw. von Triest-S. Andrae, S. Sabba und Triest-S. Andrae/Servola gelten die für Triest Südbahn bestehenden Frachtsätze unter Zuschlag der normalen Schleppbahn- und Ueberfuhrsgebühren; für derartige Sendungen sind überdies die von den k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft hinausgegebenen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" massgebend.

Die in diesem Tarife für Fiume enthaltenen Frachtsätze finden auch für die in Fiume ipartelepek (Fiume-Industrie-Etablissements) zur Ab- und Aufgabe gelangenden Güter mit der Beschränkung Anwendung, dass die Adressaten der in Fiume ipartelepek (Fiume-Industrie-Etablissements) anlangenden, resp. die Versender der dortselbst zur Aufgabe gelangenden Güter ausschliesslich nur die nachbenannten Firmen sein können, und zwar:

„Die Fiumaner Erste ungarische Reisschäl- und Reisstärke-Fabriks-Aktien-Gesellschaft" und die „Fiumaner Mineralöl-Raffinerie-Aktiengesellschaft".

* * *

Die Fussnote ad *) auf den Seiten 166 und 180 hat zu lauten: „Siehe besondere Bestimmungen auf Seite 159".

Auf den Seiten 175 und 176 ist in der ersten Rubrik den Stationsbezeichnungen „Pola" und „Rovigno" ein *) beizufügen. Weiters ist auf den bezeichneten Seiten als Fussnote zu seten: „*) Siehe besondere Bestimmungen auf Seite 159".

Gleichfalls mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1904 wird die Station Milano Porta Sempione in den direkten Verkehr einbezogen, und hat mit gleicher Gültigkeit die Ziffer 48 auf den Seiten 189 und 190 des Tarifes, Teil I, Abt. B (Anlage B des Nachtrages III), wie folgt zu lauten:

48. Der Dienst der Güterabfertigungsstellen in Milano ist wie folgt geregelt:

Eilgut und beschleunigtes Frachtgut.

Transporte in Eilfracht und beschleunigter Fracht nach und von Milano können auf- und abgegeben werden in Milano Centrale und Milano Porta Ticinese. Eilgut in vollen Wagenladungen kann auch in Milano Porta Romana auf- und abgegeben werden, wenn es sich um Sendungen handelt, die von oder nach mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements abgesendet werden oder dahin bestimmt sind.

Gewöhnliches Frachtgut.

Frachtguttransporte können in Milano Porta Ticinese und Milano Porta Romana ohne Beschränkung, in Milano Porta Garibaldi jedoch nur dann auf- und abgegeben werden, wenn es sich um Sendungen handelt, die von oder nach mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements abgesendet werden oder dahin bestimmt sind.

In der Station Milano Porta Garibaldi können weiters Frachtguttransporte, mit Ausschluss voller Wagenladungen nachbenannter Güter, u. zw.: Holz, roh und bearbeitet, Cementmateriale, Ziegel, Bausteine, Brennstoffe, Abfälle und Dünger, wenn diese Artikel ohne Gewichtsbedingung nach den Klassen 14, 16 und 21 tarifieren, auf- und abgegeben werden.

In Milano Porta Sempione ist der Dienst nur für Sendungen in vollen Wagenladungen eingerichtet. Daselbst können abgegeben werden nur Frachtgüter, welche ohne Gewichtsbedingung nach den Klassen 14, 16 und 21 tarifieren, ferner Holz, roh und bearbeitet, Cementmateriale, Ziegel und Bausteine. Aufgegeben können daselbst nur werden: Holz, roh und bearbeitet, Cementmateriale, Ziegel, Bausteine, Brennstoffe, Abfälle und Dünger, wenn diese Artikel ohne Gewichtsbedingung nach den Klassen 14, 16 und 21 tarifieren.

Sendungen nach Milano ohne Bahnhofsvorschrift werden geleitet:

Eilgutsendungen nach Milano Centrale;

Frachtgutsendungen nach Milano Porta Garibaldi, mit Ausnahme von Sendungen solcher Güter, welche von der Abgabe in Milano Porta Garibaldi ausgeschlossen sind. Sendungen derartiger Güter werden nach Milano Porta Sempione geleitet.

Milano transito (La Librera) ist lediglich Transitstation für Frachtgutsendungen nach und von der Eisenbahn Nord-Milano.

* * *

Auf Seite 201 ist bei Milano nach „Porta Romana" einzuschalten:

Porta Sempione . (48)	p	188	442	392	VII

Bei Milano Porta Ticinese ist daselbst die Berufungsziffer (48) nachzutragen.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1260]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die neuen Alpenbahnen (Pyhrnbahn und zweite Eisenbahnverbindung mit Triest) ist die Lieferung und Aufstellung von eisernen Brückentragwerken und eisernen Geländern im Wege des allgemeinen öffentlichen Wettbewerbes zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Tragwerke aus genieteten Balken- und Fachwerkträgern im Gesamtgewichte von rund 7000 t und rund 22.000 m Geländer.

Die bezüglichen Angebote sind stempelfrei bis längstens **29. Dezember 1903, 12 Uhr mittags**, bei der gefertigten Eisenbahn-Baudirektion (VI. Gumpendorferstrasse 10) einzureichen, bei welcher auch die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie die Lieferungsbedingnisse einzusehen sind.

Wien, im Dezember 1903.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3561	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		a) Eilgüter b) Stückgüter c) Wagenladungsgüter	Dobern Niemes (Stadt) Reichstadt	Böhm. Leipa transit	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Reglezwecken der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Verschieden	Dobern: a) 14·8 Heller b) 6·4 „ c) 5·8 „ Niemes (Stadt): a) 22·— Heller b) 10·— „ c) 8·5 „ Reichstadt: a) 16·4 Heller b) 7·2 „ c) 6·4 „	Verschieden	Im Kartierungswege		
3562	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 wird im lokalen und direkten Kohlenverkehre nach der Station Böhm. Leipa A.T.E. das Wagenstandgeld bei der Abgabe mit nur 20 Heller pro Wagen und Stunde berechnet. Als geringste Gebühr gelangen 40 Heller zur Einhebung. Im übrigen bleiben die allgemeinen Bestimmungen in Kraft											
3563	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Chilisalpeter, Chlorkalium, Chromerz, Cölestin, Flussspath, Glaubersalz, Kaliumchlorat, Manganerz, Rohschwefel, Salpeter, Salz, Schwefelkies, Schwefelkiesabbrände und Schwerspath	Aussig Elbe	Aussig (chemische Fabrik [Fabrikshof])	Zahlung der Fracht nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	10·4 Kronen für 10.000 kg	8·0 Kronen für 10.000 kg	2·4 Kronen für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und Bestätigungen über die gezahlten Umschlagsgebühren, beide Dokumente bis spätestens Ende März 1905 vorzulegen	Die Umschlagsgebühr wird im Rückvergütungswege von 3·5 Pfg. auf 3 Pfg. für 100 kg herabgesetzt. Für das Wiegen dieser Sendungen an der Elbe sind 2 Heller für 100 kg zu zahlen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3564	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Rohzucker als Frachtgut		Aussig A.T.E. für Sendungen an die an den Elbeumschlagsplätzen Aussig und Schönpriesen gelegenen Zuckerraffinerien	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. 90 Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker innerhalb des Gültigkeitstermines des Zugeständnisses mit Schiff oder Bahn nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. Die Frachtbriefauslösung und der Bezug hat bei den Schönpriesener Sendungen in Schönpriesen, bei den Nestomitzer Sendungen in Nestomitz (Zuckerfabrik) zu erfolgen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903, bezw. direkte Tarife	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Originalfrachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautend, und Schiffskonnossements, bezw. Duplikatfrachtbriefe über den Versand des Raffinadezuckers, welche spätestens bis Ende März 1905 konsigniert vorzulegen sind	Insofern die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn aus direkten Frachtsätzen niedrigere Anteile bezieht, als die in Rubrik 9 enthaltenen Sätze betragen, so verringert sich in demselben Verhältnisse auch der in Rubrik 11 angeführte Nachlass
				Auperschin					19	15	4			
				Bilin transit					27	24	3			
				Brüx loko und transit					34	29	5			
				Dux					25	19	6			
				Komotau transit					46	35	11			
				Türmitz					13	11	2			
				Udwitz-Görkau					43	32	11			
				Wurzmes transit					40	32	8			
3565	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Pflastersteine	Niemes (Stadt)	Böhm. Leipa (A.T.E.)	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen zu Pflasterungszwecken in Böhm. Leipa bestimmt und an die Stadtgemeinde Böhm. Leipa als Empfängerin adressiert sein. Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903 nebst Anhang	14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Originalfrachtbriefe, welche auf die Stadtgemeinde Böhm. Leipa als Empfängerin lauten müssen und konsigniert bis spätestens Ende März 1905 einzubringen sind	
3566	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Firma Max Mühlig in Settenz wurde für Chamotteziegel, welche zur Aufführung eines Glasofens in der Glasfabrik „Marienhütte" in Settenz bestimmt sind, die im Ausnahmetarife III des Lokalgütertarifes, Teil II vom 1. Jänner 1903 festgesetzte Frachtbegünstigung ab 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km auf den Strecken der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3567	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien, Kessel, Maschinen und sonstige Einrichtungsgegenstände	Der Nordböhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft in Brüx wurde für Baumaterialien, Kessel, Maschinen und sonstige Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue einer neuen Schachtanlage bei Maltheuern nächst Brüx bestimmt sind, die im Ausnahmetarife III des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1903 festgesetzte Frachtbegünstigung mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km auf den Linien der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen.										
3568	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

I. Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Nach	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Triebschitz	Türmitz	Ullersdorf
	Frachtsätze für 1000 kg in Heller																
den Stationen der Wiener Lokalbahnen:																	
Guntramsdorf (Station)	1120	1120	1108	1130	1070	1136	1120	1080	1120	1108	1066	1120	1100	1094	1126	1062	1108
Inzersdorf (Station)	1040	1040	1028	1050	990	1056	1040	1000	1040	1028	986	1040	1020	1014	1046	982	1028
Leesdorf-Baden (Frachtenbahnhof)	1120	1120	1108	1130	1070	1136	1120	1080	1120	1108	1066	1120	1100	1094	1126	1062	1108
Traiskirchen (Station)	1120	1120	1108	1130	1070	1136	1120	1080	1120	1108	1066	1120	1100	1094	1126	1062	1108
Tribuswinkel (Station)	1120	1120	1108	1130	1070	1136	1120	1080	1120	1108	1066	1120	1100	1094	1126	1062	1108
Vösendorf-Siebenhirten	1070	1070	1058	1080	1020	1086	1070	1030	1070	1058	1016	1070	1050	1044	1076	1012	1058
Wr. Neudorf (Station)	1100	1100	1088	1110	1050	1116	1100	1060	1100	1088	1046	1100	1080	1074	1106	1042	1088
Ziegelwerk Union *)	1090	1090	1078	1100	1040	1106	1090	1050	1090	1078	1036	1090	1070	1064	1096	1032	1078
Ziegelwerk Vösendorf **)	1100	1100	1088	1110	1050	1116	1100	1060	1100	1088	1046	1100	1080	1074	1106	1042	1088
Ziegelwerk Krottenbach †)	1100	1100	1088	1110	1050	1116	1100	1060	1100	1088	1046	1100	1080	1074	1106	1042	1088

II. Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

Nach	Bilin	Bruch	Brüx	Dux-Liptitz	Eisenberg	Kosten	Ladowitz	Oberleutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Frachtsätze für 1000 kg in Heller													
den Stationen der Wiener Lokalbahnen:														
Guntramsdorf (Station)	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1160	1120
Inzersdorf (Station)	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1080	1040
Leesdorf-Baden (Frachtenbahnhof)	1120	1140	1120	1140	1150	1150	1120	1140	1140	1140	1150	1150	1160	1140
Traiskirchen (Station)	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1160	1120
Tribuswinkel (Station)	1120	1140	1120	1140	1150	1150	1120	1140	1140	1140	1150	1150	1160	1140
Vösendorf-Siebenhirten	1070	1070	1070	1070	1070	1070	1070	1070	1070	1070	1070	1070	1110	1070
Wr. Neudorf (Station)	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1140	1100
Ziegelwerk Union *)	1090	1090	1090	1090	1090	1090	1090	1090	1090	1090	1090	1090	1130	1090
Ziegelwerk Vösendorf **)	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1140	1100
Ziegelwerk Krottenbach †)	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1140	1100

*) Für die Ziegelwerke Union I, II und III.
**) „ „ „ „ III und Wienerberger.
†) „ „ „ „ Wienerberger und Lob.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3569	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Kokes	Böhm.-Leipa (A.T.E. und B.N.B.)	Mariaschein	Zahlung der Fracht nach dem faktischen Gewichte, mindestens jedoch für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 522		Im Kartierungswege		
					Komotau (A.T.E. und k. k. St.B.)					610				
3570	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Zawratetz-Třemošnitz Č.Z.M.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg 980	860	120	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					992	872	120			
				Dux und Ladowitz					972	852	120			
				Franz Josef-Stollen					964	844	120			
				Holtschitz-Seestadtl					1002	882	120			
				Karbitz					912	792	120			
				Maria-Ratschitz					980	860	120			
				Mariaschein					926	806	120			
				Paredl					990	870	120			
				Schallan					943	823	120			
				Schönfeld					904	784	120			
				Schwaz-Kuttowitz					972	852	120			
				Settenz					956	836	120			
				Teplitz					948	828	120			
				Triebschitz					998	878	120			
				Türmitz					900	780	120			
				Ullersdorf					964	844	120			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller für 1000 kg					
3571	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Libschitz St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	558	528	30	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel. Diese Dokumente sind entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1905 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					570	540	30			
				Dux und Ladowitz					550	520	30			
				Maria-Ratschitz					558	528	30			
				Paredl					568	538	30			
				Schwaz-Kuttowitz					550	520	30			
				Teplitz					526	520	6			
				Triebschitz					576	546	30			
				Ullersdorf					542	520	22			
3572	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	sämtlichen Aufgabsstationen des betreffenden Tarifes	Guntramsdorf-Kaiserau, Haltestelle der Eisenbahn Wien-Aspang	Die Sendungen müssen für ein mit der Haltestelle Guntramsdorf-Kaiserau in Schienenverbindung stehendes Etablissement bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894	Es bestehen keine Frachtsätze	Die für die Station Traiskirchen (E.W.A.) bestehenden Frachtsätze		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
					Eichberg, Station der Südbahn	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes.				Die um 40 Heller für 1000 kg erhöhten Frachtsätze der Station Payerbach-Reichenau (S.B.)				
					Wampersdorf, Station der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn					Die für die Station Ebreichsdorf der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn gültigen Frachtsätze				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3573	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Wien Oe.N.W.B. loko	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Sendungen nach Wien Oe.N.W.B. loko müssen von dort mit Achsfuhrwerk abgeführt werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg 868	768	100	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel, welche entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1905 bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten und finden diese Frachtsätze lediglich nur auf Transporte nach Wien Oe.N.W.B. loko Anwendung, sie können demnach nach anderen Verkehrsgebieten mittels Reexpedition nicht in Anspruch genommen werden
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					890	790	100			
				Dux und Ladowitz					862	762	100			
				Franz Josef-Stollen					854	754	100			
				Holtschitz-Seestadtl					906	806	100			
				Karbitz					826	726	100			
				Maria-Ratschitz					870	770	100			
				Mariaschein					834	734	100			
				Paredl					888	788	100			
				Schallan					827	727	100			
				Schönfeld					824	724	100			
				Schwaz-Kuttowitz					860	760	100			
				Settenz					849	749	100			
				Teplitz					844	744	100			
				Triebschitz					898	798	100			
				Türmitz					820	720	100			
				Ullersdorf					854	754	100			
3574	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	den Stationen der k. k. priv. Südbahn und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn: Achau, Atzgersdorf, Baden Frachtenbahnhof, Brunn-Maria Enzersdorf, Ebreichsdorf, Eichberg, Gloggnitz, Gumpoldskirchen, Guntramsdorf, Hennersdorf, Hetzendorf, Inzersdorf, Laxenburg, Liesing loko und transit (nach Stationen der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben), Mödling, Münchendorf, Neunkirchen, Ober-Eggendorf, Payerbach-Reichenau, Pottendorf-Landegg, Pottschach, St. Egydien, Semmering, Ternitz, Unter-Waltersdorf, Wampersdorf	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894	Verschieden	Verschieden	Heller für 1000 kg 72	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel, welche entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1905 bei der Oesterr. Nordwestbahn einzureichen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten und finden diese Frachtsätze lediglich auf Transporte nach den namentlich angeführten Stationen Anwendung; dieselben können somit nach anderen Verkehrsgebieten mittels Umexpedition nicht in Anspruch genommen werden. Sollten sich die Frachtsätze des zitierten Tarifes nach den genannten Stationen ermässigen, so vermindern sich im gleichen Ausmasse die zugestandenen Nachlässe
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.							50			
				Dux und Ladowitz							78			
				Franz Josef-Stollen							74			
				Karbitz							64			
				Maria-Ratschitz							70			
				Mariaschein							66			
				Paredl							52			
				Schallan							74			
				Schönfeld							62			
				Schwaz-Kuttowitz							80			
				Settenz							71			
				Teplitz							70			
				Türmitz							62			
				Ullersdorf							74			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
3575	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Prag (St.E.G.)	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	558	460	98	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, die einen Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen und entsprechend konsigniert bis spätestens Ende März 1905 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					570	470	100			
				Dux u. Ladowitz					550	453	97			
				Franz Josef-Stollen					542	424	118			
				Karbitz					490	420	70			
				Maria-Ratschitz					558	453	105			
				Mariaschein					504	420	84			
				Paredl					568	457	111			
				Schallan					508	420	88			
				Schönfeld					482	420	62			
				Schwaz-Kuttowitz					550	432	118			
				Settenz					534	420	114			
				Teplitz					526	420	106			
				Türmitz					478	420	58			
				Ullersdorf					542	424	118			
				Bilin k.k.St.B.	Prag (Oe.N.W.B.)				596	460	136			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					608	470	138			
				Dux u. Ladowitz					588	453	135			
				Franz Josef-Stollen					580	424	156			
				Karbitz					528	420	108			
				Maria-Ratschitz					596	453	143			
				Mariaschein					542	420	122			
				Paredl					606	457	149			
				Schallan					559	420	139			
				Schönfeld					520	420	100			
				Schwaz-Kuttowitz					588	432	156			
				Settenz					572	420	152			
				Teplitz					564	420	144			
				Türmitz					516	420	96			
				Ullersdorf					580	424	156			
				Bilin k.k.St.B.	Prag (B.N.B.)				636	460	176			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					648	470	178			
				Dux u. Ladowitz					628	453	175			
				Franz Josef-Stollen					620	424	196			
				Karbitz					568	420	148			
				Maria-Ratschitz					636	453	183			
				Mariaschein					582	420	162			
				Paredl					646	457	189			
				Schallan					599	420	179			
				Schönfeld					560	420	140			
				Schwaz-Kuttowitz					628	432	196			
				Settenz					612	420	192			
				Teplitz					604	420	184			
				Türmitz					556	420	136			
				Ullersdorf					620	424	196			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
3576	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Bubna St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	558	500	58	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, die einen Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen und entsprechend konsigniert bis spätestens Ende März 1905 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					570	524	46			
				Dux und Ladowitz					550	494	56			
				Franz Josef-Stollen					542	484	58			
				Holtschitz-Seestadtl					580	540	40			
				Karbitz					490	480	10			
				Maria-Ratschitz					558	513	45			
				Mariaschein					504	480	24			
				Paredl					568	517	51			
				Schallan					508	480	28			
				Schönfeld					482	480	2			
				Schwaz-Kuttowitz					550	492	58			
				Settenz					534	480	54			
				Teplitz					526	480	46			
				Triebschitz					576	534	42			
				Ullersdorf					542	484	58			
				Bilin k.k.St.B.	Bubentsch St.E.G.				558	500	58			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					570	524	46			
				Dux und Ladowitz					550	494	56			
				Franz Josef-Stollen					542	484	58			
				Holtschitz-Seestadtl					580	540	40			
				Karbitz					490	480	10			
				Maria-Ratschitz					558	513	45			
				Mariaschein					504	480	24			
				Paredl					568	517	51			
				Schallan					507	480	27			
				Schönfeld					482	480	2			
				Schwaz-Kuttowitz					550	492	58			
				Settenz					534	480	54			
				Teplitz					526	480	46			
				Triebschitz					576	534	42			
				Ullersdorf					542	484	58			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3577	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle			Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Rückvergütungsstempel, welche entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1905 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.	Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.)				520	480	40			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					544	504	40			
				Dux und Ladowitz					514	474	40			
				Dux A.T.E. transito (für Sendungen von Stationen der k.k.St.B.)					514	462	52			
				Franz Josef-Stollen					504	464	40			
				Holtschitz-Seestadtl					560	520	40			
				Karbitz					500	460	40			
				Maria-Ratschitz					522	482	40			
				Mariaschein					500	460	40			
				Paredl					542	502	40			
				Schönfeld					500	460	40			
				Schwaz-Kuttowitz					512	472	40			
				Settenz					502	464	38			
				Teplitz					500	460	40			
				Triebschitz					554	514	10			
				Türmitz					500	460	40			
				Ullersdorf					504	464	40			
				Schallan	Lieben Oe.N.W.B.				477	464	13			
					Lieben St.E.G.				504	464	40			
3578	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle		Iglau Oe.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen von den Stationen Bruch, Eisenberg, Kosten, Oberleutensdorf, Osseg und Osseg II, Osseg-Riesenberg, Rosenthal-Graupen, Teplitz-Waldthor oder Wiesa-Oberleutensdorf der k.k.österr.St.B. stammen und die Frachtbriefe die Abfertigungsvorschrift tragen: Iglau, Oe.N.W.B., zu kartieren bis Dux A.T.E. transito im Lokalverkehre ab Dux zum ermässigten, direkten Frachtsatze.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					924	860	64			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					948	860	88			
				Dux und Ladowitz					914	860	54			
				Franz Josef-Stollen					902	886	16			
				Holtschitz-Seestadtl					958	898	60			
				Maria-Ratschitz					922	860	62			
				Paredl					946	860	86			
				Schwaz-Kuttowitz					914	886	28			
				Triebschitz					954	886	68			
				Dux A.T.E. transito					914	700	214			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3579	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Brünn loko und transit, Olmütz loko und transit und Schimitz, Stationen der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Braunkohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg 1096	1016	80	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel, welche entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1905 bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					1108	1028	80			
				Dux und Ladowitz					1088	1008	80			
				Franz Josef-Stollen					1080	1000	80			
				Holtschitz-Seestadtl					1118	1038	80			
				Karbitz					1028	948	80			
				Maria-Ratschitz					1096	1016	80			
				Mariaschein					1042	962	80			
				Paredl					1106	1026	80			
				Schallan					1053	973	80			
				Schönfeld					1020	940	80			
				Schwaz-Kuttowitz					1088	1008	80			
				Settenz					1072	992	80			
				Teplitz					1064	984	80			
				Triebschitz					1114	1034	80			
				Türmitz					1016	936	80			
				Ullersdorf					1080	1000	80			
3580	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Königsfeld St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Jänner 1903	Heller für 1000 kg 1174	1150	24	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel, welche entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1905 bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					1186	1162	24			
				Dux und Ladowitz					1166	1142	24			
				Franz Josef-Stollen					1158	1134	24			
				Holtschitz-Seestadtl					1196	1172	24			
				Karbitz					1106	1082	24			
				Maria-Ratschitz					1174	1150	24			
				Mariaschein					1120	1096	24			
				Paredl					1184	1160	24			
				Schallan					1131	1107	24			
				Schönfeld					1098	1074	24			
				Schwaz-Kuttowitz					1166	1142	24			
				Settenz					1150	1126	24			
				Teplitz					1142	1118	24			
				Triebschitz					1192	1168	24			
				Türmitz					1094	1070	24			
				Ullersdorf					1158	1134	24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
3581	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Kalk-Podol, Station der St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	1164	968	196	Im Rückvergütungswege	Vorlage von auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautender Original-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel. Diese Dokumente sind entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1905 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					1176	980	196			
				Dux und Ladowitz					1156	960	196			
				Franz Josef-Stollen					1148	952	196			
				Holtschitz-Seestadtl					1186	990	196			
				Karbitz					1096	900	196			
				Maria-Ratschitz					1164	968	196			
				Mariaschein					1110	914	196			
				Paredl					1174	978	196			
				Schallan					1104	908	196			
				Schönfeld					1088	892	196			
				Schwaz-Kuttowitz					1156	960	196			
				Settenz					1140	944	196			
				Teplitz					1132	936	196			
				Triebschitz					1182	986	196			
				Türmitz					1084	888	196			
				Ullersdorf					1148	952	196			
				Bilin k.k.St.B.	Kosteletz-Wyžitz, Station der St.E.G.				1132	968	164			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					1144	980	164			
				Dux und Ladowitz					1124	960	164			
				Franz Josef-Stollen					1116	952	164			
				Holtschitz-Seestadtl					1154	990	164			
				Karbitz					1064	900	164			
				Maria-Ratschitz					1132	968	164			
				Mariaschein					1078	914	164			
				Paredl					1142	978	164			
				Schallan					1073	909	164			
				Schönfeld					1056	892	164			
				Schwaz-Kuttowitz					1124	960	164			
				Settenz					1108	944	164			
				Teplitz					1100	936	164			
				Triebschitz					1150	986	164			
				Türmitz					1052	888	164			
				Ullersdorf					1116	952	164			
				Bilin k.k.St.B.	Prachowic, Station der St.E.G.				1156	968	188			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					1168	980	188			
				Dux und Ladowitz					1148	960	188			
				Franz Josef-Stollen					1140	952	188			
				Holtschitz-Seestadtl					1178	990	188			
				Karbitz					1088	900	188			
				Maria-Ratschitz					1156	968	188			
				Mariaschein					1102	914	188			
				Paredl					1166	978	188			
				Schallan					1096	908	188			
				Schönfeld					1080	892	188			
				Schwaz-Kuttowitz					1148	960	188			
				Settenz					1132	944	188			
				Teplitz					1124	936	188			
				Triebschitz					1174	986	188			
				Türmitz					1076	888	188			
				Ullersdorf					1140	952	188			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3582	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Braunkohle	Brüx A.T.E.	Kolleschowitz B.E.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. und Lokalbahn Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	Heller für 1000 kg: 568	528	40	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Dux					568	528	40			
				Franz Josef-Stollen					606	566	40			
				Holtschitz-Seestadtl					588	548	40			
				Maria-Ratschitz					600	560	40			
				Paredl					588	548	40			
				Schwaz-Kuttowitz					588	548	40			
				Triebschitz					588	548	40			
3583	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bruch k.k.St.B.	Okrouhlitz Oe.N.W.B.	Verkehrsleitung über Dux A.T.E.-Deutschbrod. Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Besteht kein Frachtsatz	1054 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten
3584	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Braunkohle	Schwaz-Kuttowitz	Troowan B.E.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. und Lokalbahn Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	Heller für 1000 kg: 332	312	20	Im Rückvergütungswege	Vorlage von Original-Frachtbriefen ohne Rückvergütungsstempel, auf den Namen der reklamierenden Partei als Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1905 bei der Abgabsbahn. Die Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Triebschitz					274	254	20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
3585	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Brüx A.T.E. u. k.k.St.B. Karbitz Mariaschein	Segen Gottes St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	1230 1150 1164	1100 1100 1100	130 50 64	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
									Heller für 1000 kg					
3586	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Franz Josef-Stollen Schwaz-Kuttowitz	Bubna St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen für ein mit der Station Bubna St.E.G. durch Schleppbahn verbundenes Etablissement bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	542 550	455 455	87 95	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter Duplikat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der reklamierenden Firma als Versenderin lauten müssen, einen Refaktiestempel nicht tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1905 bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren vom Schachte bis in die Stationen Franz Josef-Stollen und Schwaz-Kuttowitz, sowie von Bubna St.E.G. bis zu dem betreffenden Etablissement nicht enthalten. Diese Gebühren werden besonders erhoben

1	2	3	4	5		6	7	8		10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		[illegible]ndener [illegible]atz (Gebühr)	Nachlass vom [illegible]henden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz [illegible]	pro 100 kg				
3587	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische		Lieben Oe.N.W.B	Aufrechthaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht; bei Kohle mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei Kokes mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904		Heller für 1000 kg					
				Chodau B.E.B.				Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	812		Im Kartierungswege		
				Dassnitz-Maria Kulm						862				
				Falkenau a. d. Eger						844				
				Königsberg a. d. Eger						862				
				Neusattl B.E.B.						822				
				Zieditz						852				
				Zwodau-Davidsthal						852				
				Chodau B.E.B.				Vorstehende Kartierungs-Frachtsätze	812	796	16	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, ohne Refaktiestempel, konsigniert, spätestens bis Ende März 1905 bei der Abgabsbahn	Die Sendungen müssen frachtbriefmässig für ein mit der Station Lieben Oe.N.W.B. durch ein Industriegeleise verbundenes Etablissement bestimmt sein
				Dassnitz-Maria Kulm					862	846	16			
				Falkenau a. d. Eger					844	828	16			
				Königsberg a. d. Rger					862	846	16			
				Neusattl B.E.B.					822	806	16			
				Zieditz					852	836	16			
				Zwodau-Davidsthal					852	836	16			
3588	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	[illegible] Nordwestbahn	Braunkohle	Udwitz-Görkau A.T.E.	Schreckenstein Oe.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Besteht keiner	[illegible] Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3589	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Kohlensendungen müssen zum Verbrauche — beim Bau ad 1. und 3. des Moldau-Lateralkanales von Vraňan nach Hořin, ad 2. der Stauanlage in der Moldau bei Mirowitz (Station Weltrus), ad 4. bei den Kanalisierungsarbeiten bei Unter-Beřkowitz — bestimmt sein, und ist diese Bestimmung durch eine Bemerkung unterhalb der Frachtbrief-Adresse zum Ausdrucke zu bringen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903		a) Frachtsatz b) Zugestandener Frachtsatz c) Nachlass		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche auf die betreffende Bauunternehmung als Empfängerin lauten müssen und bis längstens Ende März 1905 mit einer Konsignation bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

Von	Nach											
	1. Jenschowitz St.E.G.			2. Weltrus St.E.G.			3. Lužeč St.E.G.			4. Unter-Beřkowitz St.E.G.		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Heller für 1000 kg											
Bilin k.k.St.B.	558	460	98	558	460	98	666	520	146	552	460	92
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	570	460	110	570	460	110	678	520	158	564	460	104
Dux und Ladowitz	550	460	90	550	460	90	650	520	130	536	460	76
Franz Josef-Stollen	542	460	82	542	460	82	634	520	114	520	460	60
Holtschitz-Seestadtl	580	480	100	580	480	100	688	540	148	574	480	94
Karbitz	490	460	30	490	460	30	582	520	62	468	460	8
Maria-Ratschitz	858	460	98	558	460	98	666	520	116	552	460	92
Mariaschein	504	460	44	504	460	44	596	520	76	482	460	22
Paredl	568	460	108	568	460	108	676	520	156	562	460	102
Schallan	491	432	59	495	432	63	574	492	82	466	432	34
Schönfeld	482	460	22	482	460	22	574	520	54	—	—	—
Schwaz-Kuttowitz	550	460	90	550	460	90	650	520	130	536	460	76
Settenz	534	460	74	534	460	74	626	520	106	512	460	52
Teplitz	526	460	66	526	460	66	618	520	98	504	460	44
Triebschitz	576	480	96	576	480	96	684	540	144	570	480	90
Türmitz	478	460	18	478	460	18	570	520	50	—	—	—
Ullersdorf	542	460	82	512	460	82	634	520	114	520	460	60

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3590	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Wysočan (B.N.B. und Oe.N.W.B.)	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg 520	480	40	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Rückvergütungsstempel, welche entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1905 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					544	504	40			
				Dux und Ladowitz					514	474	40			
				Dux A.T.E. transito (für Sendungen von Stationen der k. k. öst. Staatsb.)					514	462	52			
				Franz Josef-Stollen					504	464	40			
				Holtschitz-Seestadtl					560	520	40			
				Karbitz					500	460	40			
				Maria-Ratschitz					522	482	40			
				Mariaschein					500	460	40			
				Paredl					542	502	40			
				Schallan					477	464	13			
				Schönfeld					500	460	40			
				Schwaz-Kuttowitz					512	472	40			
				Settenz					502	464	38			
				Teplitz					500	460	40			
				Triebschitz					554	514	40			
				Türmitz					500	460	40			
				Ullersdorf					504	464	40			
3591	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Melnik Oe.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen an eine mit der Station Melnik in Schienenverbindung stehende Zuckerfabrik adressiert sein, dahin zugeschoben und daselbst verbraucht werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg 514	394	120	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					526	406	120			
				Dux und Ladowitz					506	386	120			
				Franz Josef-Stollen					490	370	120			
				Holtschitz-Seestadtl					536	416	120			
				Karbitz					438	318	120			
				Maria-Ratschitz					514	394	120			
				Mariaschein					452	332	120			
				Paredl					524	404	120			
				Schallan					469	349	120			
				Schönfeld					430	310	120			
				Schwaz-Kuttowitz					506	386	120			
				Settenz					482	362	120			
				Teplitz					474	354	120			
				Triebschitz					532	412	120			
				Türmitz					426	306	120			
				Ullersdorf					490	370	120			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
3592	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle		Lobochowitz St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bruch					560	380	180			
				Dux-Liptitz					560	380	180			
				Eisenberg					590	430	160			
				Kosten					590	430	160			
				Oberleutensdorf					560	380	180			
				Ossegg und Ossegg II					578	430	148			
				Ossegg-Riesenberg					560	430	130			
				Rosenthal-Graupen					630	460	170			
				Teplitz-Waldthor					590	460	130			
				Trupschitz					582	440	142			
				Wiesa-Oberleutensdorf					560	380	180			
3593	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Braunkohlen		Zawratetz-Tremoschnitz Č.Z.M	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, die einen Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen, konsigniert, längstens bis Ende März 1905 bei der Abgabsbahn	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Franz Josef-Stollen					844	744	100			
				Schwaz-Kuttowitz					852	752	100			
3594	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kokes	Bodenbach St.E.G.	Settenz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	286 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3595	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	**Siehe nachstehende Tabelle**		**Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	**Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903**		**a) Frachtsatz b) Zugestandener Frachtsatz c) Nachlass**		**Im Rückvergütungswege**	**Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel. Diese Dokumente sind entsprechend konsignicrt, längstens bis Ende März 1905 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen**	**In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten**

Von	Nach den Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft											
	Frättingsdorf, Laa, Ladendorf, Mistelbach, Neubau-Kreuzstetten			Kanitz-Eibenschitz, Kromau			Misslitz			Wolkersdorf		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Heller für 1000 kg											
Bilin k.k.St.B.	1136	1030	106	1162	1030	132	1164	1030	134	1264	1030	234
Brüx A.T.E und k.k.St.B.	1148	1048	100	1174	1048	126	1176	1048	128	1276	1048	228
Dux und Ladowitz	1128	1014	114	1154	1014	140	1156	1014	142	1256	1014	242
Franz Josef-Stollen	1120	1002	118	1146	1002	144	1148	1002	146	1248	1002	246
Holtschitz-Seestadtl	1158	1058	100	1184	1058	126	1186	1058	128	1286	1058	228
Karbitz	1068	964	104	1094	964	130	1096	964	132	1196	964	232
Maria-Ratschitz	1136	1036	100	1162	1036	126	1164	1036	128	1264	1036	228
Mariaschein	1082	974	108	1108	974	134	1110	974	136	1210	974	236
Paredl	1146	1046	100	1172	1046	126	1174	1046	128	1274	1046	228
Schallan	1098	985	113	1121	985	136	1124	985	139	1226	985	241
Schönfeld	1060	960	100	1086	960	126	1088	960	128	1188	960	228
Schwaz-Kuttowitz	1128	1020	108	1154	1020	134	1156	1020	136	1256	1020	236
Settenz	1112	996	116	1138	996	142	1140	996	144	1240	996	244
Teplitz	1104	988	116	1130	988	142	1132	988	144	1232	988	244
Triebschitz	1154	1054	100	1180	1054	126	1182	1054	128	1282	1054	228
Türmitz	1056	956	100	1082	956	126	1084	956	128	1184	956	228
Ullersdorf	1120	1002	118	1146	1002	144	1148	1002	146	1248	1002	246

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3596	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. u. k.k.St.B. Dux und Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Komotau A.T.E. Maria-Ratschitz Mariaschein Paredl Schallan Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Settenz Teplitz Triebschitz Trupschitz Türmitz Ullersdorf	Wratno-Lobes Station der Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 934 946 926 910 956 858 962 934 872 944 889 850 926 902 894 952 1042 846 910		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
3597	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	sämtlichen auf Seite 9, bezw. 15, des in Rubrik 8 angeführten Tarifes enthaltenen Aufgabsstationen der A.T.E. und k.k.österr.St.B.	den Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn: Grünthal Tannwald-Schumburg Tiefenbach-Dessendorf Unter-Polaun	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Es bestehen keine Frachtsätze	Heller für 1000 kg 940 700 750 770		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
3598	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Böhmischen Nordbahn	Braunkohle zu Regiezwecken der k.k.österr.St.B.	Bodenbach transit	Turnau	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der k.k.österr.St.B. adressiert sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der k.k.österr.St.B."	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Verschieden	300 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3599	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		In den Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

Nach	Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn																
	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Triebschitz	Türmitz	Ullersdorf
	Heller für 1000 kg																
den Stationen der im Betriebe der Böhmischen Nordbahn befindlichen Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau:																	
Böhm. Leipa Stadtpark	670	650	612	670	622	670	662	632	670	568	608	626	620	646	670	598	646
Meistersdorf	740	720	682	740	692	740	732	702	740	638	678	696	690	716	740	668	716
Ober-Liebich	680	660	622	680	632	680	672	642	680	578	618	636	630	656	680	608	656
Ober-Preschkau	780	760	722	780	732	780	772	742	780	678	718	736	730	756	780	708	756
Parchen—Ober-Steinschönau	780	760	722	780	732	780	772	742	780	678	718	736	730	756	780	708	756
Ullrichsthal	750	730	692	750	702	750	742	712	750	648	688	706	700	726	750	678	726
Wolfersdorf	700	680	642	700	652	700	692	662	700	598	638	656	650	676	700	628	676

Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen														
	Bilin	Bruch	Brüx	Dux-Liptitz	Eisenberg	Komotau	Kosten	Ladowitz	Oberleutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Heller für 1000 kg														
den Stationen der im Betriebe der Böhmischen Nordbahn befindlichen Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau															
Böhm. Leipa Stadtpark	634	670	670	670	670	670	658	650	670	670	670	608	658	670	670
Meistersdorf	704	740	740	740	740	740	728	720	740	740	740	678	728	740	740
Ober-Liebich	644	680	680	680	680	680	668	660	680	680	680	618	668	680	680
Ober-Preschkau	744	780	780	780	780	780	768	760	780	780	780	718	768	780	780
Parchen—Ober-Steinschönau	744	780	780	780	780	780	768	760	780	780	780	718	768	780	780
Ullrichsthal	714	750	750	750	750	750	738	730	750	750	750	688	738	750	750
Wolfersdorf	664	700	700	700	700	700	688	680	700	700	700	638	688	700	700

1	2	3	4	5	6		7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3600	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	den Stationen der A.T.E.:	Steinschönau (B.N.B.)	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.
				Franz Josef-Stollen					740	722	18			
				Holtschitz-Seestadtl					786	780	6			
				Komotau					790	780	10			
				Schallan					740	678	62			
				Schwaz-Kuttowitz					760	736	24			
				Settenz					736	730	6			
				Triebschitz					782	780	2			
				den Stationen der k. k. österr. St.B.										
				Bilin					776	744	32			
				Eisenberg					790	780	10			
				Komotau					790	780	10			
				Oberleutensdorf					790	780	10			
				Ossegg-Riesenberg					790	780	10			
				Trupschitz					790	780	10			
				Wiesa-Oberleutensdorf					790	780	10			
3601	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle		Aussig	**Auflieferung von 125.000 t.** *) Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr gültigen allgemeinen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen eines in direkter Schienenverbindung mit der Station Aussig (A.T.E.) stehenden Etablissements als Empfänger lautend, entweder vierteljährlich oder spätestens bis Ende März 1905 bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet. Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten.
				Bilin k.k.St.B.					1·92	1·76	0·16			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					2·04	1·88	0·16			
				Dux und Ladowitz					1·76	1·68	0·08			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·98	0·16			
				Maria-Ratschitz					1·92	1·76	0·16			
				Paredl					2·02	1·86	0·16			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·68	0·08			
				Triebschitz					2·10	1·94	0·16			
3602	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle zu Regiezwecken der Oesterr. Nordwestbahn		Aussig A.T.E. transit	**Auflieferung eines Jahresquantums von mindestens 40.000 t.** Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der Oesterr. Nordwestbahn adressiert sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der Oesterr. Nordwestbahn".	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Kronen für 1000 kg			Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					1·92	1·54	0·38			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					2·04	1·78	0·26			
				Dux und Ladowitz					1·76	1·44	0·32			
				Franz Josef-Stollen					1·60	1·32	0·28			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·88	0·26			
				Karbitz					1·08	0·98	0·10			
				Maria-Ratschitz					1·92	1·52	0 40			
				Mariaschein					1·22	1·06	0·16			
				Paredl					2·02	1·76	0·26			
				Schallan					1·60	1·32	0·28			
				Schönfeld					1·00	0 96	0·04			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·44	0·32			
				Settenz					1·52	1·26	0·26			
				Teplitz					1·44	1·18	0·26			
				Triebschitz					2·10	1·84	0·26			
				Türmitz					0·96	0·92	0·04			
				Ullersdorf					1·60	1·32	0·28			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
3603	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn und der Lokalbahn Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün	Ziegel und Sand	Sodau	Karlsbad (B.E.B.) loko	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife		10		Im Kartierungswege		Gegen Achsabfuhr.
					Karlsbad C.B. loko					12				
					St. Joachimsthal					20				
3604	k. k. österr. Staatsbahnen		Pflanzen und Bäumchen, lebende	Rücksichtlich der Linien des Abschnittes A im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1		Aufgabe als Eilgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Jubiläumsanpflanzung in Dalmatien bestimmt sein. Den bezüglichen Eilfrachtbriefen muss eine Bescheinigung nach dem beigedruckten Muster angeschlossen sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Die laut Gebührenberechnungstabelle für die frachtgutmässige Beförderung entfallenden Frachtsätze abzüglich 50 Prozent, jedoch unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		

Bescheinigung,

mittels welcher bestätigt wird, dass die von der Station . . . .

nach der Station . . . . an . . . .

zu befördernde Pflanzensendung für die Jubiläumsanpflanzung in Dalmatien bestimmt ist.

Zara, am . . . . 1903.

K. k. Statthalterei in Zara.

(Unterschrift.)

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3605	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Wolle, rohe, animalische	Genf transit	Granica transit	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens** a) 5.000 kg b) 10.000 kg **pro Frachtbrief und Wagen.** Diese Frachtsätze finden nur Anwendung für Sendungen **mit Herkunft von den französischen Stationen** der Linie Culoz—Ambérieu—Lyon—Tarare—Roanne—St. Germain des Fosses—Moulins s. A.—Montluçon Guéret—Bersac—Montmorillon—Poitiers—Niort La Rochelle und südlich hiervon **nach russischen Stationen** nördlich und östlich der Linie Sdolbunowo—Kiew—Kursk—Woronesch—Lisski—Powornio—Balaschow (diese Linie, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew—Shitomir, Kruty—Tschernigow—Konotop—Pirogowka, Woroshba—Seredinaja—Buda und Korenewo—Rylsk ausgenommen)	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 67·80 ad b) 56·— Frcs. Gold pro 1000 kg		Im Kartierungswege		Unter Beobachtung der nebenstehenden Bestimmung finden diese Frachtsätze auch Anwendung auf Sendungen, welche an eine Mittelsperson in Genf adressiert sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern die Frachtbriefe ab Genf eine Vorschrift über die Herkunft der Wolle aus Frankreich tragen und letzteres durch Vorlage der französischen Original-Frachtbriefe bis Genf nachgewiesen wird. Die Sendungen selbst dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen. Sind die vorstehenden Bedingungen nicht erfüllt, so werden die für Genf loko sich ergebenden Frachtsätze berechnet. Diese Bestimmungen beziehen sich auch auf die in den Magazinen der „Société d'exploitation des Ports-Francs de Genève-Cornavin" zeitweise eingelagerten Sendungen und sind diese Magazine als zum Bahnhofe Genf gehörend zu betrachten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3606	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Steinkohlen b) Koks	sämtlichen Stationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, mit Ausnahme der Stationen Myslowitz und Myslowitz-Grube		Die Frachtzahlung hat a) bei Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; b) bei Koks nach dem faktischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit direkten von der Aufgabsstation nach Nadbrzezie Landungsplatz trs. (für Russland), bezw. Skała trs. (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung ab Nadbrzezie Landungsplatz auf dem Wasserwege, bezw. ab Skała per Achse nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen) vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Skała an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit direkten von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody trs., bezw. Podwołoczyska trs. lautenden Frachtbriefen; in letzterem Falle hat die Neuaufgabe der Transporte in den Grenzstationen binnen sechs Wochen (42 Tagen) stattzufinden. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandstation bis Brody Bahnhof, bezw. Nadbrzezie Bahnhof, Skała Bahnhof und Podwołoczyska Bahnhof bestehenden direkten Tarifen zu geschehen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, bezw. Lokalgütertarif, rücksichtlich der Ueberfuhrs- und Manipulationsgebühren		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze pro Tonne		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplikate bis Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Skała bei frankierten Gebühren, und der Original-Zolldokumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1905 rücksichtlich der Sendungen nach Nadbrzezie Landungsplatz bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau und rücksichtlich der Sendungen nach Skała trs. bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau erliegen müssen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldokumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden	
										Heller	Kopeken			
					Brody Reichsgrenze transit					160	12			*)
					Podwołoczyska Reichsgrenze transit					120	6			
					Nadbrzezie Landungsplatz transit (für Russland)					150	—			
					Skała transit (für Russland)					30	—			
										Die vorstehenden Nachlässe resultieren von den bis zur österreichischen Reichsgrenze eingehobenen Gesamtfrachten inklusive der Ueberfuhrs- und Manipulationsgebühren				

*) Die Liquidierung des Frachtunterschiedes erfolgt:

1. Bei Aufgabe der Sendungen mit direkten von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody trs., bezw. Podwołoczyska trs. lautenden Frachtbriefen gegen auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate und der Aufnahmsscheine für die Weiterbeförderung der Sendungen ab den letzteren Stationen nach Russland.

2. Bei Aufgabe der Sendungen bis Brody trs., bezw. Podwołoczyska trs. und Weiterbeförderung ab diesen Stationen vorerst nach den gegenüberliegenden russischen Grenzstationen Radziwiłow, bezw. Wołoczysk und von den letzteren nach der im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten russischen Empfangsstation gegen auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe über die Beförderung bis zur österr. Grenzstation und von dieser bis zur russischen Grenzstation, wie auch der Frachtbriefe über die in dieser Station erfolgte Aufgabe zur Weiterbeförderung nach der russischen Bestimmungsstation. Die bezüglichen Dokumente müssen längstens bis Ende März 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg erliegen.

Für die Zeit vom 1. Mai 1904 bis 31. August 1904 wird rücksichtlich der Sendungen nach Wołoczysk ein Nachlass von 150 Heller und 6 Kopeken und rücksichtlich der Sendungen nach Wojtowzy und darüber ein Nachlass von 230 Heller und 6 Kopeken pro Tonne gewährt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3607	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Totes Geflügel und Eier, sowie zusammengeladene Sendungen von Eiern und totem Geflügel als Frachtgut	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Stationen		Die Sendungen sind mit direkt nach Stationen des Zollauslandes lautenden Frachtbriefen in Mengen à 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür aufzugeben	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen		Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	

Von	Nach: Eger trs. — Frachtsätze für 100 kg — Pfennig	Eger trs. Centimes	Passau trs. Pfennig	Passau trs. Centimes	Simbach trs. Pfennig	Simbach trs. Centimes
Apahida	451	557	402	496	405	500
Arad	387	479	341	422	344	426
Bacs-Almás	363	448	317	391	320	395
Baja	375	464	326	403	329	407
Bajmok	363	448	317	391	320	395
Bánffy-Hunyad	425	525	376	464	379	468
Banócz	412	509	363	448	366	452
Brassó	533	658	484	597	487	601
Budapest-dunaparti	256	317	210	260	213	264
„ -Józsefváros	256	317	210	260	213	264
„ -Kelenföld	256	317	210	260	213	264
„ -közp. vásárcz.	256	317	210	260	213	264
„ -Lipótváros	256	317	210	260	213	264
„ -nyugot p. u.	256	317	210	260	213	264
Csucsa	416	514	367	453	370	457
Déva	448	554	399	493	402	497
Eszék	404	500	355	439	358	443
Fehértemplon	448	554	399	493	402	497
Felvincs	467	577	418	516	421	520
Gyulafehérvár	465	574	416	513	419	517
Héjasfalva	499	617	450	556	453	560
H.-M.-Vásárhely	371	459	325	402	328	406
Hodságh	394	487	345	426	348	430
India	408	504	362	447	365	451
Kecskemét	313	387	267	330	270	334
Kis-Körös	313	387	264	326	267	330
Kis-Ujszállas	335	415	286	354	289	358
Kis-Kun-Felegyháza	324	401	278	344	281	348
Kis-Kun-Halas	329	407	283	350	286	354
Kistelek	340	421	291	360	294	364
Kolozsvár	445	550	396	489	399	493
Lugos	432	534	386	477	389	481
Maros-Csapó	476	588	427	527	430	531
„ -Ludas	470	580	421	519	424	523
„ -Vásárhely	481	594	432	533	435	537
Medgyes	486	600	437	539	440	543
Mitrovicz	425	525	379	468	382	472
Mokrin	380	469	334	412	337	416
Módos	432	534	386	477	389	481
Munkács	428	529	379	468	382	472
Nagy-Engyed	470	580	421	519	424	523
Nagy-Károly	404	500	355	439	358	443
Nagy-Kikinda	384	474	338	417	341	421
Nagy-Körös	302	374	256	317	259	321
Nagy-Mihály	416	514	367	453	370	457
Nagy-Szalantha	384	474	338	417	341	421
Nagy-Szeben	497	614	448	553	451	557
Nagy-Szt. Miklós	384	474	338	417	341	421
Nagyvárad	384	474	335	413	338	417
Nyárádtö	478	591	429	530	432	534
Örményes	454	561	405	500	408	504
Orosháza	380	469	334	412	337	416
Orsova	472	584	423	523	426	527
Páncsova	486	601	440	544	443	548
Piski	451	557	402	496	405	500
Segesvár	497	614	448	553	451	557
Szabadka	352	435	306	378	309	382
Szátmár-Németi	416	514	367	453	370	457
Szászváros	454	561	405	500	408	504
Szeged	357	441	311	384	314	388
Szeged-Rókus	357	441	311	384	314	388
Székely-Kocsárd	465	574	416	513	419	517
Szt. Hubert	387	479	341	422	344	426
Tapio-Szele	292	361	246	304	249	308
Temesvár-Gyárváros	408	504	362	447	365	451
Temesvár-Józsefváros	408	504	362	447	365	451
Torda	462	571	413	510	416	514
Tövis	470	580	421	519	424	523
Ujvidék	396	489	347	428	350	432
Verbacz	375	464	329	407	332	411
Versecz	437	540	391	483	394	487
Vinkovce	408	504	359	443	362	447
Zombor	375	464	326	403	329	407
Zsombolya	391	484	345	427	348	431

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3608	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Deutschbrod-Saar	Rübenschnitze, frische (Pos. Z—10 der Güterklassifikation)	Deutschbrod transit	Frauenthal	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 15. Oktober 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. April 1904	Lokalgütertarif	13 Heller	8 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
3609	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Holz laut Nomenklatur des Abschnittes I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Wittmannsdorf	Kitzingen trs. Lichtenfels Staffelbach trs.	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil IV, Heft 1 (Abschnitt I), des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 1·65 1·59 1·64		Im Kartierungswege		
3610	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	sämtlichen Tarifstationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	Marktl	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		*) In Verbindung mit den auf Seite 496, bezw. 500 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes enthaltenen Teilfrachtsätzen der Schnitt-Tafeln II und der Uebenstellungsgebühr

Schnitt-Tafel I. *)

Abschnitt					
I	II	III	IV	V	VI
Teilfrachtsätze in Pfennig für 100 kg					
38	38	36	33	30	36

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3611	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut	Despot-Szent Iván-Pivnicza	Neuötting	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1898	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 8·34		Im Kartierungswege		
				Gáttaja	München Zentralbahnhof					10·77				
					München Ostbahnhof					10·53				
				Hodságh	München Ostbahnhof					10·17				
					Neuötting					8·15				
				Nagy-Szalonta	München Zentralbahnhof					9·98				
					München-Laim					10·04				
					München Ostbahnhof					9·74				
					München Südbahnhof					9·82				
				Orsova	München Zentralbahnhof					11·77				
					Freising					11·83				
					Neuötting					9·55				
				Uj-Pázua	München Zentralbahnhof					10·55				
					München Ostbahnhof					10·31				
3612	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegte, unverpackt oder in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Ungvár	Nürnberg Nordbahnhof	Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief; b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark ad a) 5·55 b) 2·97		Im Kartierungswege		
					Nürnberg Nordostbahnhof					a) 5·54 b) 2·96				
					Nürnberg Ostbahnhof					a) 5·53 b) 2·95				
					Nürnberg Rangierbahnhof					a) 5·51 b) 2·94				
					Nürnberg Zentralbahnhof					a) 5·52 b) 2·94				
3613	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Getreide und Hülsenfrüchte aus der Pos. G—9 der Güterklassifikation	Bełzec	Rawa ruska	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	35 Heller	26 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3614	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Geschliffene und polierte Stiegenstufen	Borossebes-Buttyin	Lemberg	Frachtmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 411 b) 346		Im Kartierungswege		
			Marmorsteine der Position S—55 c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I			Frachtmässige Beförderung und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				282				
			Marmorsteine der Position S—55 b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I							201				
3615	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2 der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kománcza	Székesfehérvár	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 170		Im Kartierungswege		
				Ławoczne						175				
				Skołe						190				
				Stryj						203				
				Synowódzko-Wyżne						194				
				Worochta						188				
				Wygoda						227				
3616	k. k. österr. Staatsbahnen	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Schleifholz der Pos. H—19 (g) der Güterklassifikation	Eben	Bergheim	Aufgabe als Frachtgut bis 4 m Länge und beliebigen Durchmesser oder bis 6 m Länge und 25 cm Minimaldurchmesser, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif		Heller 29		Im Kartierungswege		Der Bezug muss durch eine Zellulose- oder Holzpapierstoffabrik unter der weiteren ausdrücklichen Bedingung der Abfuhr mittels Strassenfahrzeugen vom Bahnhofe in Bergheim erfolgen.
				Hüttau						29				
				Mandling						34				
				Werfen						25				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3617	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Porzellan in Rahmen, Verschlägen, Kisten, Harassen, Körben oder Tonnen, sowie Isolatoren aus Porzellan verpackt	Merkelsgrün	Verrières transit für Sendungen nach Irun; Genf (Genève) transit für Sendungen nach Port-Bou; für Sendungen nach Grenoble	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif des Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehres vom 1. Dezember 1894	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Francs Gold für 1000 kg: Irun a) 47·60 b) 35·85; Port-Bou a) 52·65 b) 39·85; Grenoble a) 59·30 b) 43·80		Im Kartierungswege		
3618	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eiserne Pflüge und eiserne Ackerbaugeräte mit Bestimmung nach Marseille, Cette-Ville, Cette transit (Spanien) und St. Louis-du-Rhône	Raudnitz	Genf transit	a) Aufgabe als Frachtgut für Sendungen unter 5000 kg. b) Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 1. 5.000 kg 2. 7.000 kg 3. 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Francs Gold für 1000 kg ad a) 87·15 ad b) 1) 60·40 2) 54·70 3) 45·15		Im Kartierungswege		
3619	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kaolin, auch Porzellanerde, Chinaklay, lose oder in Säcken verpackt	Ober-Bris	Bensheim	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 9 (Ausnahmetarif 33, Abt. I A) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Februar 1898	Es besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 1·24		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3620	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 13 a und b (Kalk etc., Cement) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Lobositz (St.E.G.)	Oberottendorf (Sächs. St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	Ein direkter Frachtsatz besteht nicht	38 Pfennig		Im Kartierungswege		
				und umgekehrt										
3621	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 7 b (Schwefelsäure) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Aussig (A.T.E.)	Alt-Chemnitz Chemnitz Frankenberg Reichenbach i.V. (ob. Bhf.) Reichenbach i.V. (unt. Bhf.) Unterwittgensdorf Zwickau i. S.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 90 89 89 115 118 91 106		Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
			des Ausnahmetarifes 7 (Schwefelsäure) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Aussig (Oe.N.W.B.) Schreckenstein Schreckenstein-Schichtwerke Aussig (St.E.G.)	Alt-Chemnitz Chemnitz Frankenberg Löbau i. S. Reichenbach i.V. (ob. Bhf.) Reichenbach i.V. (unt. Bhf.) Unterwittgensdorf Zittau Zwickau i. S.			Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900		90 89 89 53 115 118 91 55 106				
					Freiberg i. S. Oederan Weissig bei Grossenhain					71 79 74				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Pfennig								
									B)	C)	B)	C)	B)	C)			
3622	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 3B und C (Schafwolle etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Prag, Vysočan, Stationen der Böhmischen Nordbahn Prag, Prag (Anglobank), Lieben, Wysočan, Stationen der Oesterr. Nordwestbahn Prag, Bubentsch, Bubna, Lieben, Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Dresden-Altstadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad B) 5.000 kg, ad C) 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	133	121	125	116	8	5	Im Kartierungswege		*) Vergleiche Besondere Bestimmungen im Teile II unter II B 7 A (Gemeinschaftl. Heft)
					Dresden-Friedrichstadt				136	124	128	119	8	5			
					Dresden-Neustadt				137	125	129	120	8	5			
					Grossenhain B.D.B.				153	139	145	134	8	5			
					Grossenhain C.G.B.				153	140	145	135	8	5			
					Meissen				148	135	140	130	8	5			
					Meissen-Triebischthal				149	136	141	131	8	5			
					Oschatz				168	153	160	148	8	5			
					Riesa				162	147	154	142	8	5			
					Wurzen				182	165	174	160	8	5			
					Leipzig (Bayer. Bhf.)*)				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig (Dresd. Bhf.)*)				194	177	186	172	8	5			
					Leipzig-Stötteritz				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig (Berl. Bhf.)*)				194	177	186	172	8	5			
					Leipzig (Eilenb. Bhf.)*)				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig-Eutritzsch				195	177	187	172	8	5			
					Leipzig (Magd. Bhf.)*)				195	177	187	172	8	5			
					Leipzig (Thür. Bhf.)*)				196	178	188	173	8	5			
				Prag, Bubna, Sandthor, Smichow, Prag (Staatsbahnhof), Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn Prag (St.B.), (k.k.St.B.), Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Chemnitz			Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	172	—	164	—	8	—			
					Crimmitschau				201	—	193	—	8	--			
					Lengenfeld				209	—	201	—	8	—			
					Lössnitz (Bhf.)*)				209	—	188	—	21	—			
					Lössnitz (Haltestelle)*)				206	—	191	—	15	—			
					Reichenbach i. V. (ob. Bhf.)				208	—	200	—	8	—			
					Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)				211	—	203	—	8	—			
					Wilkau				216	—	191	—	25	—			
				oder umgekehrt													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3623	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 13 a und b (Kalk und Cement)	Leitmeritz (Oe.N.W.B.)	Dresden König Albert Hafen*) Dresden-Elbkai (Altstadt)*) Dresden-Elbkai (Neustadt)*)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 46 46 46		Im Kartierungswege		*) Nur für den Ortsverkehr gültig
				Lobositz (St.E.G.)	Dresden König Albert Hafen*) Dresden-Elbkai (Altstadt)*) Dresden-Elbkai (Neustadt)*)					42 42 42				
				oder umgekehrt										
			des Spezialtarifes III	a) Michelob (B.E.B.) b) Saaz (B.E.B.) c) Saaz (k.k.St.B.)	Aue Bad Elster Falkenstein Frankenberg Greiz Grünhainichen Hartmannsdorf bei Limbach Kupferhammer-Grünthal Leubsdorf Meerane Olbernhau Penig Rautenkranz Schandau Scheibenberg Schlettau im Erzgebirge Schneeberg-Neustädtl Schöneck Wiesenbad Wilischtal Wilzschhaus Zöblitz	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes		Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897		a) b) c 59 — — 59 57 — — 59 — 58 — — — 67 — — 48 — 61 58 58 51 — — 52 49 — 65 62 62 51 — — — 61 61 — 59 — 55 — — 53 50 — 52 — — — 59 — 56 54 — — 50 — — 54 — — 60 — 46 43 —				
				oder umgekehrt										
			des Ausnahmetarifes 13 (Kalk und Cement)	Bilin Dux Leitmeritz Mariaschein Schwaz-Kuttowitz Settenz Teplitz Ullersdorf Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	a) Dresden König Albert Hafen*) b) Dresden-Elbkai (Altstadt)*) c) Dresden-Elbkai (Neustadt)*)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes				a) b) c) 43 43 43 43 43 43 50 50 50 40 40 40 43 43 43 41 41 41 40 40 40 41 41 41				
				Beraun Bilin Dux-Liptitz Hlubočep Königshof Kosten Řepora Rosenthal-Graupen Teplitz-Waldthor Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen						67 67 67 43 43 43 41 41 41 63 63 63 67 67 67 39 39 39 63 63 63 37 37 37 39 39 39				
			des Ausnahmetarifes 33 A (Thon)	Schlan	Elstra Kamenz i. Sachsen					58 58				
				Kladno	Altenbach Wurzen					88 87				
				oder umgekehrt										
			des Ausnahmetarifes 33 B (Thon)	Kladno	Altenbach Wurzen					88 87				

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Pfennig								
									B)	C)	B)	C)	B)	C)			
3624	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 3 B und C (Schafwolle etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Prag (St.B.) (k.k.St.B.), Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Oschatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad B) 5.000 kg, ad C) 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	168	153	160	148	8	5	Im Kartierungswege		*) Vergleiche Besondere Bestimmungen im Teile II unter II B 7 A (Gemeinschaftl. Heft)
					Riesa				162	147	154	142	8	5			
					Wurzen				182	165	174	160	8	5			
				Prag, Bubna, Sandthor, Smichow, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; Prag (St.B.) (k.k.St.B.), Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Leipzig (Bayer. Bhf.)*)				197	179	189	174	8	5			
					Leizig (Dresd. Bhf.)*)				194	177	186	172	8	5			
					Leipzig-Stötteritz				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig (Berl. Bhf.)*)				194	177	186	172	8	5			
					Leipzig (Eilenb. Bhf.)*)				197	179	189	174	8	5			
					Leipzig-Eutritzsch				195	177	187	172	8	5			
					Leipzig (Magd. Bhf.)*)				195	177	187	172	8	5			
					Leipzig (Thür. Bhf.)*)				196	178	188	173	8	5			
				oder umgekehrt													
3625	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Pflastersteine aus der Pos. 8—49 b, Ziffer 2, des Eisenbahn-Gütertarifes für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B, gültig vom 15. August 1901	Mirowitz (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Dresden-Altstadt (Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen, für den in der 8. Rubrik genannten Tarif geltenden besonderen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Juni 1897	Besteht keiner		73 Pfennig				Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3626	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 4 (Obst) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes bei Aufgabe a) verpackt, α) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg, β) " " " 10.000 kg } für jeden Wagen und Frachtbrief; b) unverpackt, " " " 10.000 kg	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach	Von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft																				
	Bleiswedel			Dubkowitz			Eicht			Graber			Liebeschitz			Neugarten			Reichstadt		
	a		b	a		b	a		b	a		b	a		b	a		b	a		b
	α	β		α	β		α	β		α	β		α	β		α	β		α	β	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																				
a) Binnenstationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen																					
Chemnitz	158	144	138	140	127	110	—	—	—	156	142	137	162	151	132	151	137	134	152	138	134
Dresden-Altstadt*)	105	96	91	105	96	89	—	—	—	103	94	89	114	105	99	98	89	86	99	90	86
Dresden-Friedrichstadt*)	109	100	95	109	100	93	—	—	—	107	98	93	118	109	103	102	93	90	103	94	90
Dresden-Neustadt*)	110	101	96	110	101	94	—	—	—	108	99	94	119	110	104	103	94	91	104	95	91
Werdau	197	178	163	166	155	136	197	181	163	195	176	163	191	179	158	190	171	163	191	172	168
Zwickau i. Sachsen	191	173	157	159	149	130	—	—	—	189	171	157	184	173	152	184	166	157	185	167	163
b) Sächsisch-Preussische Wettbewerbsstationen																					
α) Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen																					
Leipzig (Bayer. Bhf.)*)	191	174	169	189	171	154	—	—	—	189	172	167	200	183	176	184	167	164	185	168	164
Leipzig (Dresdn. Bhf.)*)	187	170	165	185	167	150	—	—	—	185	168	163	196	179	172	180	163	160	181	164	160
Leipzig-Connewitz*)	191	173	168	189	171	154	194	176	170	189	171	166	200	182	176	184	166	163	185	167	163
Leipzig-Stötteritz*)	191	174	169	189	171	154	—	—	—	189	172	167	200	183	176	184	167	164	185	168	164
β) Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen																					
Leipzig (Berl. Bhf.)*)	187	170	165	185	167	150	—	—	—	185	168	163	196	179	172	180	163	160	181	164	160
Leipzig (Eilenb. Bhf.)*)	191	174	169	189	171	154	—	—	—	189	172	167	200	183	176	184	167	164	185	168	164
Leipzig (Magdeb. Bhf.)*)	188	171	166	186	168	151	—	—	—	186	169	164	197	180	173	181	164	161	182	165	161
Leipzig (Thür. Bhf.)*)	189	172	167	187	169	152	—	—	—	187	170	165	198	181	174	182	165	162	183	166	162
Leipzig-Eutritzsch)*)	188	171	166	186	168	151	—	—	—	186	169	164	197	180	173	181	164	161	182	165	161

*) Vergleiche „Besondere Bestimmungen" im Teil II unter II—B—7 A (Gemeinschaftlicher Teil des Tarifes für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband).

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publikation erfolgt: von der (2)	Die Publikation erfolgt: und im Namen der (3)	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel (4)	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach (5)	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung (8)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
3627	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes a (Getreide u. s. w.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Rositz-Seslawek (k.k.St.B.)	Dresden-Altstadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. März 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 167		Im Kartierungswege		
					Dresden-Friedrichstadt					170				
					Dresden-Neustadt					171				
				Hödnitz (St.E.G.)	1. Sächsische Binnenstationen									
					Bautzen					207				
					Chemnitz					233				
					Dresden-Altstadt					197				
					Dresden-Friedrichstadt					200				
					Dresden-Neustadt					201				
					Löbau					205				
					Oelsnitz i. V.					212				
					Pirna					189				
					Plauen i. V. (ob. Bhf.)					221				
					Plauen i. V. (unt. Bhf.)					220				
					Reichenbach i. V. (ob. Bhf.)					235				
					Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)					236				
					Riesa					223				
					Röderau					222				
					Zeulenroda					237				
					Zwickau i. S.					242				
					2. Sächsisch-preussische Wettbewerbsstationen									
					Gera (Reuss) (Sächs. St.B.)					246				
					Gera (Reuss) (Preuss. St.B.)					246				
					Leipzig (Bayer. Bhf.)					255				
					Leipzig (Dresd. Bhf.)					253				
					Leipzig-Stötteritz					255				
					Leipzig (Berl. Bhf.)					253				
					Leipzig (Eilenb. Bhf.)					253				
					Leipzig (Magdeb. Bhf.)					253				
					Leipzig (Thür. Bhf.)					253				
					Leipzig-Eutritzsch					253				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3628	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes a (Stamm- und Stangenholz etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Dittersdorf, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Chemnitz Königstein Niedersedlitz Pirna Schandau (Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 29. Februar 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. März 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 162 124 132 129 122		Im Kartierungswege		
				Chodau (B.E.B. und k.k.St.B.)	Chemnitz					63 Pfennig				
			Holz der Ausnahmetarife a) und b) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Berzdorf Christofsgrund Karlswald Kriesdorf Rosenthal-Johannesthal Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Pirna					Pfennig a) b) 49 34 49 34 49 34 49 34 49 34 49 34				
				Rumburg (B.N.B.) oder umgekehrt	Pirna					a) — b) 32				
				Rosochatetz (Station der Oesterr. Norwestbahn) oder umgekehrt	Dresden-Altstadt*) Dresden-Friedrichst.*) Dresden-Neustadt*) Meissen Meissen-Triebischthal Radeberg					a) b) 81 77 83 78 84 79 90 83 91 83 83 78				*) Vergl. Besondere Bestimmungen im Teil II (Gemeinschaftliches Heft), Seite 8, unter II B, 7 A

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes a (Stamm- und Stangenholz u. s. w.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 29. Februar 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. März 1898	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Zwischen	und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen: Dresden-Altstadt*)	Dresden-Friedrichstadt*)	Dresden-Neustadt*)	Grossenhain (B.D.B.)*)	Grossenhain (C.G.B.)*)	Grossschönau	Hainsberg	Herrnhut	Klotzsche	Königstein	Leipzig (Bayer. Bhf.)*)	Leipzig (Dresd. Bhf.)*)	Leipzig Stötteritz*)	Löbau i. Sachsen	Meissen	Meissen-Triebischthal	Mittweida	Mügeln b. Pirna	Neugersdorf
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																		
Hotzendorf (K.F.N.B.)	148	150	151	163	163	146	151	148	153	—	190	188	190	152	157	158	179	144	149
Trebitsch (St.E.G.)	105	107	108	—	—	—	—	—	—	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wladislau (St.E.G.)	106	108	109	—	—	—	—	—	—	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Zwischen	und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen: Neustadt i. Sachsen	Niederneukirch	Niedersedlitz	Nossen	Oschatz	Potschappel	Pulsnitz	Radeberg	Riesa	Schandau	Seifhennersdorf	Sohland	Zittau	Stationen der Preussischen Staatsbahnen: Leipzig (Berl. Bhf.)*)	Leipzig (Eilenbg. Bhf.)*)	Leipzig (Magdebg. Bhf.)*)	Leipzig (Thür. Bhf.)*)	Leipzig-Eutritzsch
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																	
Hotzendorf (K.F.N.B.)	144	148	145	167	172	150	153	150	169	135	149	152	142	188	188	188	188	188
Trebitsch (St.E.G.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92	—	—	—	—	—	—	—	—
Wladislau (St E.G.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93	—	—	—	—	—	—	—	—

Von	Nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen: Burgstädt	Chemnitz	Erlau	Frankenberg i. Sachsen	Leisnig	Olbernhau
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Bleistadt (B.E.B.)	61	57	63	62	69	69

*) Vgl. besondere Bestimmungen im Teil II, Seite 8 unter II B 7 A (Gemeinschaftliches Heft).

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 m lang	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 29. Februar 1904	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. März 1898	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
Haid	**A) Binnenstationen der Sächsischen Staatseisenbahnen**	
	Adorf	53
	Altchemnitz	90
	Altenburg	87
	Altmittweida	96
	Annaberg i. Sachsen	85
	Antonsthal	79
	Aue	74
	Auerbach (unt. Bhf.)	67
	Bärenstein b. Weipert	89
	Blauenthal	70
	Bockau	72
	Böhlen- (Rötha)	94
	Borna b. Leipzig	94
	Borsdorf	99
	Breitingen-Regis	90
	Buchholz i. S. Bhf.	85
	Burgstädt	95
	Burkhardtsdorf	85
	Chemnitz	91
	Colditz	96
	Cossen	94
	Cranzahl	86
	Crimmitschau	78
	Dittersdorf b. Chemnitz	87
	Döbeln	104
	Eibenstock	68
	Eich	68
	Einsiedel	88
	Elsterberg	67
	Erdmannsdorf	97
	Erla	78
	Erlau	98
	Falkenstein	65
	Flöha	95
	Frankenberg i. S.	97
	Freiberg i. Sachsen	103
	Freiberg i. Sachsen (Schachtbahnhof)	104
	Gaschwitz	93
	Geithain	93
	Gelobtland	94
	Glauchau	82
	Gössnitz	81
	Greiz	69
	Greiz-Aubachthal	69
	Grimma (ob. Bhf.)	101
	Grimma (unt. Bhf.)	101
Haid	Groitzsch	89
	Grossbauchlitz	104
	Grossschirma	107
	Grossvoigtsberg	108
	Grünhainichen	100
	Grünstädtel	78
	Hainichen	99
	Hammerbrücke	62
	Hartha b. Waldheim	99
	Harthau i. Erzgebirge	89
	Hartmannsdorf b. Limbach	93
	Herlasgrün	67
	Hetzdorf b. Oederan	97
	Hohenfichte	98
	Hohenstein-Ernstthal	86
	Jägersgrün	63
	Kappel i. Sachsen	90
	Kieritzsch	92
	Klosterbuch	105
	Kupferhammer-Grünthal	101
	Lastau	95
	Lausigk	96
	Lauter i. Sachsen	76
	Lehndorf	83
	Leisnig	104
	Lengenfeld	70
	Leubsdorf	99
	Lichtenstein-Callnberg	85
	Limbach b. Chemnitz	91
	Limmritz	102
	Lommatzsch	114
	Lucka i. S. A.	86
	Lugau	87
	Marienberg	94
	Markneukirchen	54
	Meerane	83
	Mehltheuer	62
	Meuselwitz	84
	Miltitz-Roitzschen	112
	Mittweida	97
	Mosel	79
	Netzschkau	68
	Neuhausen i. Sachsen	104
	Neukirchen i. Erzgebirge	88
	Niederschlema	76
	Niederwiesa	94
	Nossen	108
	Oberschlema	76
Haid	Oederan	98
	Oelsnitz i. Erzgebirge	87
	Oelsnitz i. V.	57
	Olbernhau	100
	Oschatz	113
	Paditz	84
	Penig	87
	Pirk	59
	Plauen-Neundorf i. V.	62
	Plauen i. V. (ob. Bhf.)	63
	Plauen i V. (unt. Bhf.)	62
	Pockau-Lengefeld	97
	Rautenkranz	64
	Reichenbach i. V. (ob. Bhf.)	70
	Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)	72
	Reifland	99
	Remse	83
	Riesa	111
	Röchlitz i. Sachsen	94
	Rochsburg	89
	Rodewisch	68
	Röderau	114
	Ronneburg	76
	Scharfenstein	92
	Schmölln i. S. A.	80
	Schneeberg-Neustädtl	78
	Schönberg i. Sachsen	59
	Schöneck	59
	Schönfeld b. Annaberg i. S.	87
	Schönheider-Hammer	67
	Schwarzenberg	77
	Siegmar	89
	Steina	102
	Stein-Hartenstein	77
	Stenn	74
	Stollberg i. Sachsen	84
	Trebany-Treben	88
	Treuen	69
	Voigtsgrün	72
	Waldenburg i. Sachsen	84
	Waldheim	101
	Waldkirchen b. Zschopau	95
	Waltersdorf b. Buchholz i. S.	83
	Wechselburg	91
Haid	Werdau	75
	Wiesenbad	88
	Wiesenburg i. Sachs.	80
	Wilischthal	93
	Wilkau	79
	Wiltzschhaus	65
	Wolfsgrün	70
	Wolkenstein	90
	Wünschendorf	72
	Wüstenbrand	87
	Wurzen	104
	Zeulenroda	67
	Zöblitz	95
	Zschopau	93
	Zwickau i. Sachsen	77
	Zwönitz	79
	B) Sächsisch-Preussischen Wettbewerbsstationen	
	α) Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen	
	Gera	74
	Leipzig (Bayer. Bhf.) *)	94
	Leipzig (Dresd. Bhf.) *)	94
	Leipzig-Stötteritz	94
	Plagwitz-Lindenau	92
	Weida	70
	Zeitz	82
	β) Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen	
	Gera (Reuss)	74
	Leipzig (Berl. Bhf.) *)	96
	Leipzig (Eilenb. Bhf.) *)	94
	Leipzig (Magd. Bhf.) *)	94
	Leipzig (Thür. Bhf.) *)	94
	Leipzig-Eutritzsch	96
	Plagwitz-Lindenau	92
	Zeitz	82

*) Vgl. Besondere Bestimmungen im Teil II unter II B—7 A (Gemeinschaftl. Teil)

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3629	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Rosshaare (russischer Herkunft)	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Ala transit für Mailand	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) Stückgut; b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Artikeltarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht keiner	a) 967 Heller b) 701 „ c) 599 „		Im Kartierungswege		
3630	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in Rubrik 8 benannten Tarifes	einer der in der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abteilung B, des Ausnahmetarifes Nr. 3 (lebendes Geflügel) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes enthaltenen Stationen oder umgekehrt	den Stationen Schessel (kgl. Eisenbahn-Direktion Münster i. W.) und Wulfsen (kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover)	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (lebendes Geflügel) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits (via Oesterreich-Ungarn), gültig vom 1. Mai 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Schnitt-Tarif-Tabelle, Abteilung A.*)

Von und nach	Direktionsbezirk	Bis zum Schnittpunkte			
		a	b	c	d
		bei Benützung von			
		gewöhnlichen Wagen	2	3	4
			Böden der Spezialwagen		
		Pro Quadratmeter Ladefläche, Frachtsätze in Franken Gold			
Schessel	Münster i. W.	33·00	18·69	13·78	11·13
Wulfsen	Hannover	32·38	18·27	13·50	10·92

*) Zur Ermittlung der Gesamtfrachtsätze sind die korrespondierenden Teilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abteilung B, des Ausnahmetarifes Nr. 3 (lebendes Geflügel) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes, an die Teilfrachtsätze in obenstehender Tabelle anzustossen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3631	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Obst, gedörrtes, und zwar: gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Sabacz	Ansbach	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Teil VI, Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst (Abteilung C) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1902	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 5·61		Im Kartierungswege		
					Aschaffenburg					6·50				
					Bamberg					5·73				
					Fürth Staatsbhf.					5·40				
					Hof					5·07				
					München-Mittersendling					4·74				
					München Ostbhf.					4·66				
					Neuulm					5·51				
					Nürnberg-Dutzendteich					5·33				
					Nürnberg-Mögeldorf					5·38				
					Nürnberg Ostbhf.					5·38				
					Nürnberg Rgbhf.					5·34				
					Nürnberg Ztrlbhf.					5·35				
					Regensburg					4·75				
					Rosenheim					4·33				
3632	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Brennholz laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt VI)	Aigen-Vogelhub	sämtlichen Tarifstationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Schnitt-Tafel II*) Abschnitt VI Teilfrachtsätze in Pfennig für 100 kg: 24		Im Kartierungswege		*) Die Teilfrachtsätze der Schnittafel I sind auf Seite 494 und 495 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes unter Abschnitt VI enthalten
				Eugendorf						8				
				Hüttenstein						19				
				Irlach						11				
				Kraiwiesen						9				
				Mondsee						18				
				St. Gilgen						20				
				St. Lorenz						16				
				St. Wolfgang L.B.						22				
				Strobl						23				
				Teufelmühle						14				
				Thalgau						13				
				Zinkenbach						22				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3633	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	a) Baumwolle, rohe b) Jute	Triest und Fiume	Myslowitz transito	**Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür.** Sendungen müssen mit direkten, ad a) nach Sosnowice (Russland), ad b) nach Herby lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Aus den Eintragungen in den Frachtbriefen ad b) muss überdies unzweifelhaft hervorgehen, dass die Sendungen für eine Jutespinnerei in Czenstochau bestimmt sind	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Adriatisch-Norddeutscher Verbandsgütertarif, Teil II Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Teil II, Heft 1	345 Pfennig	210 Heller	Verschieden, je nach dem Kursstande	Im Kartierungswege		
3634	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zinkweiss	Mähr.-Ostrau	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 650 metr. Tonnen (à 1000 kg).** a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger; ad a) und b) Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller a) 273 b) —	a) 204 b) —	a) 69 b) —	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.				a) 275 b) 264	a) 212 b) 208	a) 63 b) 56			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3635	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Dubnian	Holics	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Frachtbriefe müssen die bahnämtliche Bestätigung tragen, dass die Sendungen in Holics mittels Strassenfahrzeugen abgeführt wurden	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	213 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche nicht bereits einen Refaktiestempel tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
3636	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gerste und Malz	Rzikowitz	Prerau transito oder Hullein transito	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von Rzikowitz müssen bis Prerau oder Hullein im Lokalverkehre und ab diesen Stationen auf Grund direkter Tarife und die Sendungen nach Rzikowitz auf Grund direkter Tarife bis Prerau oder Hullein und ab diesen Stationen im Lokalverkehre expediert werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 12	Heller 4	Heller 8	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplikate, die einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
				Prerau transito oder Hullein transito	Rzikowitz				12	4	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3637	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Worochta	a) Eben b) Salzburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 346 Heller b) 348 „		Im Kartierungswege		
3638	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Roheisen der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Schönbrunn (K.F.N.B.)	Annathal-Rothau (B.E.B.)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1902	182 Heller	159 Heller	23 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Norbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
3639	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	„	Cement	Golleschau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	79 Heller 78 Heller	72 Heller 71 Heller	7 Heller 7 Heller	„ Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Zahl	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3640	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cement	Szczakowa	Wien Nordbhf.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	92	82	10	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
					Wien Nordbahn, Donauuferbhf. transito				93	83	10			
3641	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter: gewöhnliche	Wien Nordbahnhof oder Staatsbahnhof oder umgekehrt	a) Neumarkt in Galizien b) Zakopane	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 1384 b) 1456		Im Kartierungswege		
			Eilgüter: ermässigte							a) 584 b) 623				
			Eilgüter: besonders ermässigte							a) 584 b) 623				
			Frachtgüter der Klasse I							a) 584 b) 623				
			Frachtgüter der Klasse II							a) 477 b) 511				
			Frachtgüter der Klasse A für 5000 kg							a) 333 b) 362				
			Frachtgüter der Klasse A für 10.000 kg							a) 315 b) 344				
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6 d, unter 5000 kg pro Frachtbrief							a) 333 b) 362				
			Bier der Pos. B—13, mit Ausnahme von Bier in Flaschen, unter 5000 kg pro Frachtbrief							a) 333 b) 362				
			Wein der Pos. W—10, mit Ausnahme von Wein in Flaschen, unter 5000 kg pro Frachtbrief							a) 333 b) 362				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3642	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkweiss	Mähr.-Ostrau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlage auf das Schiff)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachweisliche Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus)	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	248 Heller	170 Heller	78 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen seitens einer Schiffsgesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
3643	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	Landeck	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, b) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und c) für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 1397 b) 876 c) 848		Im Kartierungswege		
				Lend-Gastein						a) 1237 b) 771 c) 753				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3644	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel als Frachtgut	Jinonitz	I. Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen) nach Hlubočep)	1. Abfertigung der betreffenden Sendungen im Lokalverkehre der B.E.B. 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen aufgegeben werden.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	12	I. 9	3	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1905	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung.
			Kalksteine als Frachtgut	Jinonitz	II. Duby				21	II. 19	2		Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens 31. Jänner 1905	
					Kaaden-Brunnersdorf				51	44	7			
					Kralup (B.E.B.) loko				29	25	4			
					Kralup (B.E.B) transit				29	22	7			
					Krupa (nur für Sendungen nach Kolleschowitz)				34	26	8			
					Prag (Smichow) transit*)				10	9	1			
					Rakonitz				35	30	5			
				Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen von Hlubočep)	III. Jinonitz loko				10	III. 9	1			
					IV. Jinonitz transit (nur für Sendungen nach den unter II. angeführten Stationen)				10	IV. 5	5			
			Kalk, gebrannt als Frachtgut	Jinonitz	V. Prag (Smichow) transit				12	V. 9	3			
					VI. Saaz (B.E.B.) transit (nur für Sendungen nach Postelberg und Podersam)				49	VI. 35	14			
			Schieferthon als Frachtgut	Wotwowitz	VII. Prag (Smichow) (B.E.B.) loko und transit				35	VII. 31	4			

*) Die betreffenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Stationen der Böhmischen Nordbahn (exkl. Aužic, Bodenbach, Tetschen und Všetat-Přivor), k. k. österr. Staatsbahnen und der Lokalbahn Nusle-Modřan, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (exkl. der Strecke von Všetat-Přivor bis Tetschen), Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft östlich von Prag

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller ad I II III	Heller ad I II III	Heller ad I II III			
3645	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	I. Steine der Pos. 8—55 b (exkl. Pflaster-, Saum- und Bordsteine) II. Steine der Pos. 8—55 c III. Pflaster-, Saum- und Bordsteine } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr.-ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Mirowitz (k.k.St.B.)	Aussig (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen und Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	— — 94	— — 79	— — 15	Im Kartierungswege		* Bei Anwendung dieses Frachtsatzes obliegt das Auf- und Abladen dem Absender, bezw. Empfänger
					Bubentsch				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	60 70 57				
					Jenschowitz					78 90 75				
					Kralup (B.E.B. und St.E.G.)				75 99 75	71 83 68	4 16 7			
					Libschitz				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	68 80 65				
					Lobositz (St.E.G.)					100 112 90				
					Raudnitz (St.E.G.)					86 103 76				
					Rostok (St.E.G.)					63 75 60				
					Theresienstadt					97 109 79*				
					Unter-Beřkowitz					82 94 79				
					Wegstädtl-Hněwitz					86 98 79				
					Weltrus					74 86 71				
					Leitmeritz (Oe.N.W.B.)					92 130 76				
					Melnik (Oe.N.W.B.)					74 102 68				
					Tetschen (B.N.B. und Oe.N.W.B.)				— — 87	— — 82	— — 5			
			IV. Steinquadern und Steinplatten, einfach glatt behauen, unverpackt oder bloss in Schutzrahmen, aus der Pos. 8—55 c der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr.-ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902		Bubentsch	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen für die Moldau-, bezw. Elberegulierung bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein			Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad IV 62				
					Jenschowitz					82				
					Kralup (B.E.B. und St.E.G.)				99	75	24			
					Libschitz				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	72				
					Lobositz (St.E.G.)					104				
					Lužetz (St.E.G. [L.B.])					92				
					Raudnitz (St.E.G.)					95				
					Rostok (St.E.G.)					67				
					Theresienstadt					101				
					Unter-Beřkowitz					86				
					Wegstädtl-Hněwitz					90				
					Weltrus					78				
					Leitmeritz (Oe.N.W.B.)					103				
					Melnik (Oe.N.W.B.)					88				
					Prag (St.B.)				60	49	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3646	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Siehe untenstehende Tabelle	Aussig (Chemische Fabrik [Fabrikshof]) oder umgekehrt	den in untenstehender Tabelle angeführten Stationen	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Die Zuschubgebühr von der oder nach der Chemischen Fabrik in Aussig ist in den Frachtsätzen bereits eingerechnet

Aussig (Chemische Fabrik [Fabrikshof])	Frachtgut – Wagenladungsklassen – A bei Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	A – 10.000	B	C	Chlorkalk und Soda – bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	Chlorkalk und Soda – 10.000	Schwefelsäure und Glaubersalz – 5000	Schwefelsäure und Glaubersalz – 10.000
	zugestandene Frachtsätze in Heller für 100 kg							
Reichenberg (A.T.E., S.St.B. und S.N.D V.B.)	109·6	101·6	94 6	71·6	109·6	94·6	101·6	77 6
Einsiedel (S.N.D.V.B.)	126·6	118 6	111·6	86·6	126·6	111·6	118·6	94·6
Eisenbrod	139·2	139·2	128·2	96·2	139·2	128·2	139·2	128·2
Engenthal-Jeseny	145·2	145·2	134·2	103·2	145·2	134·2	145·2	134·2
Friedland i. B. (S.N.D.V.B.)	131·2	130·2	120·2	89·2	131·2	120·2	127·2	91·2
Habendorf	123·6	115·6	106·6	80·6	123·6	106·6	116·0	90·0
Klein-Skal	133·2	133·2	122 2	93·2	133·2	122·2	133·2	122·2
Langenbruck (S.N.D.V.B.)	126·6	118·6	111·6	86·6	126·6	111·6	118·6	94·6
Liebenau (S.N.D.V.B.)	138·2	130·6	123·6	95·2	138·2	123·6	131·0	107·0
Liebstadtl (S.N.D.V.B.)	154·2	154·2	143·2	108·2	154·2	143·2	154·2	143·2
Nawarow	148·2	148·2	137·2	104·2	148·2	137·2	148·2	130·6
Raspenau (S.N.D.V.B.)	136·6	128·6	121·2	94·2	136·6	121·2	128·6	104·6
Reichenau b. Gablonz	132·6	124·6	117·6	89·6	132·6	117·6	124·6	100·6
Seidenberg (S.N.D.V.B.)	121·2	121·2	100·2	74 2	121·2	100·2	109·2	83·2
Semil	146·2	146·2	135 2	103·2	146·2	135·2	146·2	135·2
Swarow-Hammer	153·2	153·2	142 2	107·2	153·2	142·2	153·2	129·6
Tannwald-Schumburg (S.N.D.V.B.)	151·6	143·6	135·6	108 6	151·6	135·6	143·6	118·6
Tschernhausen	137·2	137·2	112·2	85·2	137·2	112·2	125·2	95·2
Weigsdorf	137·2	137·2	116·2	89·2	137·2	116·2	125·2	99·2
Gablonz a. N.	136·6	128·6	121·6	98·6	—	—	129·0	105·0
Gablonz-Brandl	133·6	125·6	118·6	95·6	—	—	126·0	102·0
Georgenthal-Albrechtsdorf	147·6	139·6	132·6	106·6	—	—	139·6	115·6
Josefsthal-Maxdorf	151 6	143·6	135·6	108 6	—	—	143·6	118·6
Maffersdorf	123·6	115·6	108·6	85 6	—	—	116·0	92·0
Maffersdorf-Fabrik	121·6	113·6	106·6	83·6	—	—	114·0	90·0
Morchenstern	144·6	136·6	129·6	104·6	—	—	136·6	112·6
Neudorf a. N.	139·6	131·6	124·6	100·6	—	—	131·6	107·6
Proschwitz	128 6	120·6	113·6	90·6	—	—	120·6	96·6
Unter-Morchenstern	148·6	140·6	133·6	106·6	—	—	140·6	116·6
Wiesenthal a. N.	144·6	136·6	129·6	103·6	—	—	136·6	112·6

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3647	Buschtěhrader Eisenbahn		Luppen von Schweisseisen oder Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln	Altkladno	Bous (Kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 9, vom 1. Februar 1898, samt Nachträgen (Spezial-Tarif III*)	194 Pfennig	185 Pfennig	9 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. *) Siehe Publikation im Verordnungs-Blatte vom 17. November 1903, Nr. 133, Post 2546.
					Remscheid-Bliedinghausen (Kgl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld)			Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898, samt Nachträgen (Spezial-Tarif III)	192 Pfennig	183 Pfennig	9 Pfennig			
3648	Buschtěhrader Eisenbahn		Thon, auch Schieferthon (Thonschiefer), roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präpariert, lose oder in Säcken	Preschen (A.T.E.) über Komotau-Reitzenhain	Marienberg (S.St.B.)	Erfüllung der im Sächs.-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbands-Gütertarife, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897 nebst Nachträgen für Güter des Spezial-Tarifes III gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Sächs.-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897 nebst Nachträgen	49 Pfennig Deutsche Reichswährung	45 Pfennig Deutsche Reichswährung	4 Pfennig Deutsche Reichswährung	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, welche bis spätestens Ende Februar 1905 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3649	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Cement	Lobositz (A.T.E.)	Reichenberg (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen aus einem mit der Station Lobositz (St.E.G.) in Schienenverbindung stehenden Unternehmen stammen, für den Bau der Talsperre bei Reichenberg bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	61 Heller	56 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe, welche halb- oder ganzjährig, jedoch längstens bis Ende März 1905 bei der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Teplitz einzureichen sind	
				Lobositz (A.T.E. *) und St.E.G.)	Gablonz-Brandl			Tarif, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1897	82 Heller	81 *) Heller	1 Heller			*) In dem Frachtsatze für Lobositz (A.T.E.) ist die Ueberstellungsgebühr von Lobositz (St.E.G.) nach Lobositz (A.T.E.) bereits inbegriffen
3650	Buschtěhrader Eisenbahn		Luppen von Schweisseisen oder Schweisstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln	Altkladno	Hamburg B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhalten der übrigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 samt Nachträgen (Spezialtarif III)	Pfennig 171	161	10	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
					Harburg H. Harburg U.E.				169	159	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3651	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Wenn diese Holzkohlentransporte in Wagen mit 10.000 kg Ladegewicht unter Verwendung von Holzkohlenaufsätzen zur Beförderung gelangen, so hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass von dem auf der Brückenwage ermittelten Bruttogewichte die um 500 kg erhöhte, auf dem Wagen verzeichnete Tara in Abzug zu bringen und die Fracht sonach für das restliche Gewicht, jedoch mindestens für 9500 kg pro verwendeten Wagen zu berechnen ist. Bei Verwendung von Wagen mit einem höheren Ladegewichte als 10.000 kg ist die Frachtgebühr für das faktische Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Wagen zu entrichten. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Anhang zu den Lokaltarifen der Südbahn, bezw. der Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von	Nach: Jenbach	Klagenfurt transit*)	Kufstein	Laibach S.B. transit	Leoben S.B. transit**)	Villach S.B. transit†)	Nach Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) exklusive bis Wr. Neustadt inklusive, sowie nach Stationen der Wien - Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn
	Heller pro 100 kg inklusive ungarische Transportsteuer						
Bastaji	—	105 *)	—	—	108 **)	—	123
Cabuna	—	—	—	—	—	—	120
Daruvár	—	105 *)	—	105	108 **)	—	128
Gyulaves	—	104 *)	194	104	107 **)	—	118
Koncanica-Zdenci	—	105 *)	—	—	108 **)	—	128
Pakrác	—	—	—	112	115 **)	133 †)	132
Pivnica	—	97 *)	—	97	100 **)	—	114
Sirač	—	108 *)	—	—	111 **)	—	132
Slatina	180	96 *)	—	96	99 **)	—	116
Supljalipa	—	105 *)	—	—	108 **)	—	—
Verőcze-Virovitica	175	—	—	91	94 **)	—	111

*) Nur gültig für Sendungen, welche nach Heft oder Lölling bestimmt sind.
**) Nur gültig für Sendungen, welche nach Concordiahütte, Eisenerz, Hieflau, Krumpenthal, Sulzau, Trofayach, Unzmarkt, Vordernberg oder Werfen bestimmt sind.
†) Nur gültig für Sendungen, welche nach südwestlich von Villach gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3652	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle), sowie Braunkohlen-Briquettes	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Anhang zum Lokaltarife (Teil II) der S.B., bezw. zum Lokaltarife der Barcs-Pakráczer Eisenbahn	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		
3653	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	1. Holz in Pos. H—18, a), b) und c), 2. Holz in Pos. H—19, a), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, gehörend	Slatina	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) exkl.—Wr. Neustadt inkl., sowie nach Stationen der Linie Wien (exkl.) Pottendorf-Landegg und der Strecke Pottendorf-Landegg—Wr. Neustadt der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden	1. 128 Heller inkl. ungar. Transportsteuer 2. 113 " " " "	Verschieden	Im Kartierungswege		

Tabelle zu Nr. 3652:

Nach	Von Cilli	Graz S.B.	Hrastnigg	Markt Tüffer	Sagor	Trifail
	Heller pro 100 kg inkl. ungar. Transportsteuer					
Lukac	73	77	79	75	81	81
Verӧcze-Virovitica	75	79	81	77	83	83
Teresovac-Suhopolje	77	81	83	79	85	83
Gyulaves	81	85	83	83	85	85
Daruvár	86	90	83	87	85	85
Pakrácz	89	96	83	87	85	85
Koncanica-Zdenci	88	92	83	87	85	85
Slatina	81	85	83	83	85	85

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3654	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz der Pos. H—19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Bastaji Konoanica-Zdenci Supljalipa	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) exkl. bis Wr. Neustadt inkl., sowie nach Stationen der Linie Wien exkl. bis Pottendorf-Landegg und der Strecke Pottendorf-Landegg bis Wr. Neustadt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 93 94 93 inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		
3655	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Rückstände der ämtlichen Krätzaufbereitung	Wien I (K.E.B.)	Brixlegg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	125 Heller		Im Kartierungswege		
3656	Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebsführende der Schneebergbahn	k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Mineralkohle	Unter-Höflein über Wr. Neustadt Sch.B.B.	Nagy-Marton	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 20. Dezember 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	37 Heller	35 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		Im zugestandenen Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Unter-Höflein bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
3657	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine des Spezialtarifes 3	Skutsch	Stockerau	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898**	78	46	32	Im Rückvergütungswege	**Gegen Vorlage der auf die Reichsstrassen-Verwaltung oder den Bezirksstrassenausschuss oder aber auf eine Bezirkshauptmannschaft als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1905**	**Die Steine müssen zur Beschotterung der Reichs- oder Bezirksstrassen bestimmt sein**
					Spillern				78	46	32			
					Korneuburg				80	48	32			
					Langenzersdorf				81	48	33			
					Jedlersdorf transit				82	49	33			
					Floridsdorf-Jedlesee				60	49	11			
					Wien Oe.N.W.B.				60	51	9			
									Heller					
3658	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine des Spezialtarifes 3	Czeinosek	Wschetat-Přivor	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898**	29	17	12	**Im Kartierungswege**		
					Lissa				39	23	16			
					Wikawa				45	30	15			
					Jedlersdorf transit				104	83	21			
					Floridsdorf-Jedlesee				104	83	21			
					Wien Oe.N.W.B.				105	83	22			
									Heller		Heller			
3659	**Böhmischen Nordbahn**		Granit- und Syenitblöcke, roh, unbehauen	Rumburg	Bodenbach	**Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei**	**bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	Lokalgütertarif	36	30 Heller	6	Im Kartierungswege		
				Schluckenau					40		10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3660	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Zweiachsige Cisternenwagen, auf eigenen Rädern laufend, im beiläufigen Gewichte von 9800 kg	Prag Smichow (B.E.B.) transit	Mähr.-Ostrau K.F.N.B.	Aufrechthaltung der für Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes		186 Kronen pro Wagen		Im Kartierungswege		
3661	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern laufend	Smichow (k.k.St.B.)	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Eisenbahnwagen müssen für die Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an diese Verwaltung oder eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	176 Heller	116 Heller	60 Heller	Im Kartierungswege		
3662	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Eisenbahnschwellen der Tarif-Pos. H—19, lit. d) b) Schnittholz der Tarif-Pos. H—18, lit. e), Z. 1 und 2	Vlarapass Bilnitz-Brumow Bohuslawitz an der Vlara Hradek-Slawičin Boikowitz Nezdenitz Aujezd-Lubatschowitz Ung.-Brod	Tischnowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	a) b) 87 97 87 97 87 97 83 97 79 95 79 95 79 95 76 90		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3663	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holz der Pos. H—19 a der Güterklassifikation des Oesterr.-ungar. Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Granica transito	Troppau (Nordbahnhof)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	55 Heller	40 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		
3664	**Salzkammergut-Lokalbahn**	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Cement und Cementwaren der Pos. 6 und 7	St. Leonhard	Eugendorf Kraiwiesen Irlach Thalgau Teufelmühle St. Lorenz Mondsee St. Gilgen St. Wolfgang Strobl Aigen-Voglh. Ischl	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 32 34 38 39 41 44 46 52 55 55 56 56		Im Kartierungswege		Für die Ueberstellung der Güter in der Anschlussstation Salzburg auf die Lokalbahn gelangt eine Gebühr von 1 Krone für den Normalspurwagen zur Einhebung

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
	Nr. 144 vom 12. Dezember 1903	3224	K. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Steinbrück	Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, St. Margrethen transit	In der Rubrik 10 ist der Frachtsatz von Steinbrück nach St. Margarethen transit von 353 auf 253 Centimes richtigzustellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 148. Wien, 22. Dezember 1903. XVI. Jahrgang.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 4 des XVI. Jahrganges (1902) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Dezember 1903, Z. 56.272, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Schreiben vom 9. Dezember 1903 hat das eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahnabteilung, in Bern dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport daselbst die Mitteilung gemacht, dass die normalspurige Nebenbahn Saignelégier-Glovelier dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden soll. An dieser rund 25 km langen Linie liegen folgende Stationen und Haltestellen: Saignelégier (Gemeinschaftsstation mit der Eisenbahn Saignelégier-La Chaux-de-fonds), Bémont, Les Communances (Haltestelle, nur Personenverkehr), Montfaucon, Lajoux, Saulcy, St. Brais, Sceut (Haltestelle, nur Personenverkehr), Combe Tabeillon und Glovelier (Gemeinschaftsstation mit den Schweizerischen Bundesbahnen). Die neue Linie wird von der Eigentumsgesellschaft, welche ihren Sitz in Delémont hat, selbst betrieben und der Tag der Betriebseröffnung später bekanntgegeben werden.

Infolge dieser Mitteilung ist in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet — VIII. Ausgabe vom 1. Jänner 1903 — unter „Schweiz", A, neu aufzunehmen:

15 a. Regionalbahn Saignelégier-Glovelier.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monate vom Datum des gegenständlichen Benachrichtigungsschreibens oder mit dem Tage der Betriebseröffnung, wenn diese erst nach Ablauf dieser Frist stattfinden sollte.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 11. Dezember 1903 Kenntnis gegeben.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Oktober		Monats-Ergebnisse									Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober	
			Beförderte		Einnahmen								
					1903				1902				
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz per Kilometer in Prozenten	1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·0	8.031·0	3,389.900	2,385.800	4,596.600	17,023.500	21,620.100	2.691	21,067.196	2.623	+ 2·6	8.034·0	8.031·0
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	197 057	239.833	312.789	1,310.182	1,622 971	2.305	1,612.876	2.291	+ 0·6	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	55.760	103.562	30.742	218.120	248.862	2.076	247.273	2.068	+ 0·7	119·9	119·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	162.795	282.660	184.844	1,012.056	1,196.900	3.128	1,164.540	3.043	+ 2·8	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	8.280	57.910	6.016	77 534	83.550	1.236	75 670	1.119	+ 10·5	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	31.700	24.800	15.500	76.900	92.400	1.357	92.488	1.358	— 0 1	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen .	9.376·4	9.373·4	3,845.492	3,094.565	5,146.491	19,718 292	24,864.783	2.652	24 260.043	2.587	+ 2·5	9.376·4	9.373·4
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	116.122	98.514	90.080	317.300	407.380	1.043	340.140	871	+ 19·7	390·5	390·5
Belišće-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	4.991	21.343	4.539	26.887	31.426	391	21.280	265	+ 47·6	80·3	80·3
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	302.742	18 245	74.178	16 617	90.795	1.604	80.210	1.417	+ 13·2	56·6	56·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	94.426	. . . .	17.392	. . . .	17.392	1.999	16·351	1 879	+ 6·4	8·7	8 7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·5	11·5	201.346	2.933	29.392	1.263	30.655	2.666	26.946	2.343	+ 13·8	11·5	11·5
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5.137	2.945	6.158	10.560	16.718	372	15.489	345	+ 7·8	44·9	44·9
Holics-Gödinger Lokalbahn . . .	3·4	3·4	1.756	12.880	436	10.472	10.908	3.208	11.198	3.293	— 2·6	3·4	3·4
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges. .	58·0	58·0	17.592	15.301	4.538	35.104	39.642	684	40.433	697	— 1·9	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	5.065	2.476	3.400	9.952	13.352	158	12.042	142	+ 11·3	84·6	84 6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.766	1.776	3.225	6.130	9.355	187	8.777	176	+ 6 3	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	39.609	24 023	46.273	110.000	156.273	616	147.019	580	+ 6·2	253·6	253 6
Szatmár-Erdöder Lokalbahn . .	27·7	27·7	17.746	1.293	5.672	2.377	8.049	291	6.949	251	+ 15·9	27·7	27·7
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	9.600	13.300	7.836	26.496	34.332	800	32.672	762	+ 5·0	42·9	42·7
Zágráb (Leskovac)-Samoborer L.-B.	19·7	19·7	11.192	523	5.490	1.509	6.999	355	5.597	284	+ 25·0	19·7	19·9
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges. .	*) 78·3	64·3	29.308	7.877	7.351	13.549	20.900	267	16.441	256	+ 4·1	66·7	64·3
Borossebes-Menyházaer Lokalb. .	21·1	21·1	609	3.206	390	3.820	4.210	200	5.140	244	— 18·0	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn .	27·3	27·3	17.743	2.451	7.849	5.880	13.729	502	14.339	525	— 4·4	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	12.354	15.064	13.069	38.299	51.368	417	57.347	465	— 10·3	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn .	17·3	17·3	10.079	1.052	4.814	2.910	7.924	446	7.923	458	— 2·6	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	16.577	22.818	7.778	38.572	46.350	424	38.447	352	+ 20·5	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvatalbahn	70·3	70·3	10.066	3.626	7.127	11.644	18.771	267	13.859	197	+ 35·6	70·3	70·3
Gölnitztal-Bahn	33·0	33·0	4.012	12.951	1.783	27.260	29.043	880	34.262	1.038	— 15·2	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.759	2.808	769	1.452	2.221	258	2.533	295	— 12·1	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.652	1.891	2.400	2.835	5.235	412	6.086	479	— 14·0	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9·1
Poprádtal-Bahn	14·0	14·0	6.957	6.623	3.147	8.810	11.957	854	11.076	791	+ 7·8	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.772	1.867	778	1.324	2.102	191	2.228	203	— 5·9	11·0	11·0
Szepes-Varaljaer L.-B.	9·3	9·3	2.299	5.541	2.132	4.367	6.499	699	5.236	563	+ 24·2	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn . . .	21·3	21·3	6.588	2.598	2.675	4.179	6.854	323	4.201	197	+ 63·9	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4.316	2 575	5.531	6.959	12.490	159	8.240	105	+ 51·9	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate Oktober 1903.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck	1903 für Güter	1903 im ganzen	1903 pro Kilometer	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck	1902 für Güter	1902 im ganzen	1902 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903	1902	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
,256.700	17,391 100	46,671.995	128,334.982	175,006.977	21.783	42,971.831	124,834.894	167.806.725	20 895	+ 4·2	26 140	25.074	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
,927.661	1,953.695	3,433.254	10,418.195	13,851.449	19.673	3,340.597	10,423.441	13,764.038	19.548	+ 0·6	23.608	23.458	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
570.662	459.296	332.924	1,273.321	1,606.245	13.397	337.322	1,189.630	1,526.952	12.735	+ 5·2	16.076	15.282	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
,573.424	2,414.926	1,894.428	8,381.043	10,275.471	26.850	1,880.446	8,387.684	10,268.130	26.831	+ 0·7	32 220	32.197	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
77.229	481.798	60.177	739.832	800.009	11.835	59.066	743.561	802.627	11.873	— 0·3	14 202	14 248	Mohács-Fünfkirchner Bahn
319.600	272 800	169.200	753.100	922.300	13.543	164.637	750.944	915.581	13.445	+ 0·7	16.252	16.134	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
,725.276	22,973.615	52,561.978	149,900.473	202,462.451	21.593	48.753.899	146,330.154	195,084.053	20.813	+ 3·7	25.912	24.976	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
949.139	678.896	755.190	2,217.660	2,972 840	7.613	730.440	2,011.730	2,742.170	7.022	+ 8·4	9.136	8 426	Arader u. Csánader E.
47.928	218.877	44.465	276.392	320.857	3.996	41.004	213.107	254.111	3.164	+ 26·3	4.795	3.797	Belišće-Kapelna(Sl.Drauth.)
,964.815	122.653	734.108	100.859	834.976	14.752	707.404	75.736	783.140	13.836	+ 6·6	17.702	16.603	Budapester Lokalbahnen
912.965	. . . .	174.208	. . . . .	174.208	20.023	165.307	. . . . .	165.307	18.886	+ 6·0	24.028	22.663	Budapest-Budafok
,841.180	14.076	274.208	6.560	280.768	24.415	250.907	3.842	254.749	22 152	+ 10·2	29.298	26.582	Budapest-Szt. Lörincz
58.765	29.635	79.625	103.840	183.465	4.086	90.600	101.748	192.348	4.283	— 4·6	4.903	5.140	Eperjes-Bartfeld
16.979	28.303	4.935	24.535	29.470	8.668	5.590	27.282	32.872	9 668	— 10·3	10.402	11.602	Holics-Gödinger Lokalbahn
172.218	130.439	45.468	323.509	368.977	6.362	44.660	303.906	348 566	6.009	+ 5·8	7.634	7.211	Marmaroser Salzb. A.-G.
50.506	34.443	39.376	152.912	192.288	2 273	38.598	127.022	165.620	1.958	+ 16·1	2.728	2.350	Nagy-Károly—Somkut
53.201	9.988	31.496	38.030	69.526	1.391	34 285	42.596	76.881	1.538	— 9·6	1.669	1.845	Segesvár—Szent-Agota
436.749	192.211	462 219	867.490	1,329.709	5.263	459.633	789.014	1,248.647	4.914	+ 6·9	6.316	5 909	Szamosthal-Bahn
164.439	23.323	45.926	45.443	91.369	3.298	42.282	41.998	84.280	3.043	+ 8·4	3.958	3.652	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. . .	52.630	. . . .	21.000	21.000	3.684	. . . .	21.000	21.000	3.684	. . .	4.420	4.420	Terret-Kovásznaer Bahn
97.300	126.274	71.430	245.996	317.426	7.399	67.849	240.719	308.568	7.193	+ 2·9	8.879	8.632	Ungtalbahn
105.378	5.199	53.525	15.505	69.030	3.504	47.982	14.415	62.397	3.167	+ 10 7	4.205	3.800	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
95.014	36.129	31.556	55.503	87.059	1.305	19.585	78.807	98.392	1.530	— 14·7	1.566	1.835	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
7.424	17.134	5.030	22 420	27.450	1.301	4.440	23.940	28.380	1.345	— 3·3	1.561	1.614	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
150.522	17.778	66.198	31.975	98.173	3.596	65.638	31.963	97 601	3.575	+ 0·6	4.315	4.290	Haraszti-Ráczkever Lokalb
													In Verwaltung der Südb.
120.123	197.933	122.828	467.322	590.150	4.790	120.372	438.366	558.738	4.535	+ 5·6	5.748	5.442	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
97.680	9.392	51.356	27.683	79.039	4.569	49.437	27.891	77.328	4.468	+ 2·2	5.483	5.361	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E
154.577	70.066	80.474	148.207	228.681	2.094	75.635	117.612	193.247	1.770	+ 18·4	2.513	2.124	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
14 594	34.634	80.766	103.420	184.186	2.620	83.417	80.111	163.528	2.326	+ 12·6	3.144	2.791	Arvatalbahn
44.960	122.048	20.749	295 319	316.068	9.578	21.195	265.043	286.238	8.674	+ 10·4	11.494	10.409	Gölnitztal-Bahn
29 904	30.998	8.753	17.877	26.630	3 096	9.008	20.278	29.286	3.405	— 9·1	3.715	4.086	Késmark—Szepes-Bélá
54.016	15.977	27.789	26.825	54.614	4.300	26.668	30.891	57.559	4.532	— 5·1	5.160	5.438	Löcsethal-Bahn
8.959	2.709	8.245	5.225	13.470	1.480	8.333	689	9.022	991	+ 49·4	1.776	1.189	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
82.480	57.120	39.848	78.585	118.433	8.460	40.139	83.099	123.238	8 803	— 3·9	10.142	10 564	Poprádtal-Bahn
18.927	19.794	8.139	16.248	24.387	2.217	8.756	19.296	28.052	2.550	— 13 1	2.660	3.060	Szepes-Béla—Podoliner B.
26.523	46.913	15.926	35.369	51.295	5.516	10.635	31.186	41.821	4.497	+ 22·7	6.619	5.396	Szepes-Varaljaer L.-B.
87.517	22.414	37.703	33.209	70.912	3.329	33.723	20.368	54.100	2.540	+ 30·6	3.995	3.048	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
40.754	17.626	48.272	48.721	96.993	1.236	40.453	39.282	79.735	1.016	+ 21·6	1 483	1.219	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Oktober 1903 (Kilometer)	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Oktober 1902 (Kilometer)	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1903 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1903 im ganzen (Kronen)	Einnahmen 1903 pro Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1902 im ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 pro Kilometer (Kronen)	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnitt[liche] Betriebslä[nge] vom Anfang [des] Jahres bis [Ende] des Monat[s] Oktober 1903 (Kilomete[r])
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.												
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	38.900	8.600	24.500	16.000	40.500	312	41.471	319	— 2·2	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	51.500	8.700	35.000	26.500	61.500	424	61.197	422	+ 0·5	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	7.800	4 800	4 500	14.000	18.500	311	18.671	314	— 1·0	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	31.500	6.100	23.000	19.000	42.000	387	41.615	383	+ 1·0	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	19 100	8.000	10.500	16.500	27.000	326	26 583	321	+ 1·6	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	17.100	3.600	9.400	9.000	18.400	231	17.887	225	+ 2·7	79·5
Biharer Vizinalbahnen	177·7	177·7	32.800	11.600	28.500	33.500	62.000	349	61.820	348	+ 0 6	177·7
Boldvatalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	10.300	5.200	6.500	8.500	15.000	260	14.845	257	+ 1·2	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	38.200	23.500	28.300	55.700	84.000	824	82.495	809	+ 1 8	102·0
Budapest-Gran Lokalbahn . . .	98·7	98·7	60.100	48.100	32.500	100 000	132 500	1.324	131.923	1.437	+ 0·4	98·7
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn .	63·2	63·2	17.000	7.200	15 500	17.500	33.000	522	32 321	511	+ 2 2	63·2
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	3.800	3.800	1.200	6.600	7.800	328	8 095	340	— 8·5	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta .	39·3	39·3	12.900	1.800	6.700	4.000	10.700	272	10.243	261	+ 4·2	39·3
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	28.400	8.700	19.000	27 000	46.000	328	47.014	345	— 2·0	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	30.400	8.800	15.500	17.500	33.000	581	31.777	559	+ 3 9	56·8
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.) . .	340·2	340·2	75.000	61.400	49 500	208.800	258.300	759	257.705	758	+ 0·1	340·2
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	60·4	. . . .	11.300	2.800	5.200	4.800	10.000	166	. . . .	. . .	. . .	18·9
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	18.400	7.200	13.700	14.800	28.500	268	27.723	261	+ 2·7	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.400	1.500	5 000	4.500	9.500	183	10.143	195	— 6·2	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövöer Lokalb.	9·0	. . . .	4.000	200	1.600	300	1.900	211	. . . .	. . .	. . .	6·5
Félegyháza-Majsaer L.-B. . . .	25·0	25·0	4.300	1.000	2.000	2.200	4.200	168	3.567	143	+ 17·5	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B. . .	66·1	66·1	12.900	4.100	9.000	11.000	20.000	303	19.636	297	+ 2·0	66·1
Raab — Veszprém — Uj-Dombovár	203·2	203 2	36 600	24.100	26.000	69.000	95.000	468	94.758	466	+ 0·4	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	5.200	3.600	4.200	9.800	14.000	333	13.903	330	+ 0 9	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka .	55·6	55·6	11 000	2.300	6.900	6.300	13.200	237	13.449	242	— 2 1	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	8.800	2.300	6.000	5.500	11.500	326	11.813	335	— 2 7	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	800	900	500	1.500	2.000	160	2.142	171	— 6·4	12·5
Hodmezö-Vásárhely — Makó — Nagy-Szt. Miklós	26·8	. . . .	3.800	600	2.300	1.000	3.300	123	. . . .	. . .	. . .	16·7
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	3.900	1.600	2.500	3.000	5.500	136	6.504	161	— 15·5	40·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	9.000	6 300	6.500	12.400	18.800	350	18 354	340	+ 2 9	54·0
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn .	26·2	26·2	4.800	3.600	2.300	5.700	8.000	305	8 354	319	— 4·4	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	8.000	1.600	4.300	2.700	7.000	158	7.420	167	— 5·4	44·4
Kaschau-Torna Lokalbahn . . .	59·1	59·1	10.600	8.700	9.500	22.000	31.500	533	30.805	521	+ 2·3	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B. .	38·5	38·5	8.500	1.800	6.000	4.500	10.500	273	10.226	266	+ 2·6	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30 3	6.400	900	3.200	2.400	5.600	185	5.381	178	+ 4·0	30·3
Keszthelyer Lokalbahn	35·0	9·7	15.000	2.100	7.500	6.000	13.500	386	7.714	796	— 51·0	22·0
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	8.400	3 400	5.800	9.000	14.900	145	14 692	144	+ 0·7	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	12.900	4.900	8.500	8.700	17.200	323	16.953	319	— 1·3	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	3.300	400	3.000	3.400	182	2.909	156	+ 16·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	6.600	900	2.500	1.800	4.300	187	4.152	181	+ 3·3	23·0
Körös-Belovár Lokalbahn . . .	97·4	97·4	27.000	8.700	16.500	19.500	36.000	370	35.245	362	+ 2·2	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	6.400	1.600	3.000	3.500	6.500	293	6.706	302	— 0·3	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj . .	49·5	16·0	10.000	1.100	5.200	3.200	8.400	170	2.598	162	+ 4·9	49·5
Lonjatalbahn	114·3	114·3	14 900	8.300	14.000	20.000	34.000	297	33.822	296	+ 0·3	114·3
Losonczvidéker Lokalbahn . . .	28·5	28·5	4.100	2.700	1.800	6.000	7.800	274	7.572	266	+ 3·0	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	32.000	16.300	24.000	44.000	68.000	463	65.978	353	+ 2·8	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	32.200	11.700	18.700	26.000	44.700	392	44.299	388	+ 1·0	114·1
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb .	110·3	110·3	6.200	5·800	6.500	18.500	24.500	222	24.007	218	+ 1·8	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	13.800	5.800	8.800	12.500	21.300	659	20.758	643	+ 2·5	32·3
Mátra - Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	48.400	29.300	29.500	54.000	83.500	270	84.764	274	— 1·5	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	7 600	1.900	2.600	3.000	5.600	366	5.525	361	+ 1·5	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	8 000	4.300	3.600	12.000	15.600	381	14.498	354	+ 7·6	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	7.300	2.600	4.500	4.900	9.400	331	9.156	322	+ 2 8	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód .	5·7	5·7	3.000	600	900	1.100	2.000	351	1.884	333	+ 5·4	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	10.300	10.400	6.200	23.500	29.700	577	29.621	575	+ 0·3	51·5
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	17.500	17.100	13.300	36.000	49.000	422	48.587	416	+ 1·4	116·7
Nógráder Komitatsbahnen . . .	112·4	112·4	26.600	11.500	20.500	35 000	56.000	498	55.091	490	+ 1·6	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
370.800	78.400	239.300	133.600	372.800	2.871	238.365	137.351	375.716	2.895	— 0·8	3.445	3.474	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
403.800	66.200	291.500	214.300	505.800	3.488	281.065	198.446	479.511	3.307	+ 5·5	4.186	3 968	Baja-Zombor-Neusatz
89.100	22.500	52.800	66.700	119.500	2.012	54.427	67.529	121.956	2.053	— 2 0	2.414	2.464	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
269.800	48 100	205.900	163.100	369.000	3.398	199.513	147.281	346.794	3.193	+ 6·4	4.068	3.832	Bács-Bodrogher Komitatsb.
138.500	44.600	78.700	103 800	182.500	2.207	76.611	85.758	162.369	1.963	+ 12·4	2.648	2 356	Békés-Csanáder Bahn
130.900	29.500	73.100	76 900	150.000	1.887	72.359	70.856	143.215	1.801	+ 4·8	2.264	2.161	Bicske—Sárbogárd
330.700	86.100	291.800	273.200	565 000	3.180	288.517	255.988	544.505	3.064	+ 3·8	3.816	3.678	Bihárer Vizinalbahnen
108.400	37.700	64.000	75 300	139.300	2.410	63.602	59.414	123 016	2.128	+ 13 ꞔ	2.892	2.554	Boldvatalbahn
376.300	185.800	283.300	539.100	822.400	8.063	281.406	441.653	723.059	1.069	+ 13·7	9.676	8 507	Brassó-Háromszéker L.B.
480.800	395.600	264.600	864.000	1,128.600	11.435	252.134	801.613	1,053.747	10.676	+ 7·1	13.722	12.811	Budapest-Gran Lokalb
129.500	45.100	124.100	118.200	242.300	3.834	118.217	108.486	226.703	3.587	+ 6·9	4.601	4.304	Budapest-Lájosmizse
35.600	42.100	11.100	69.500	80.600	3.387	12.711	72.019	84.730	3.560	— 4·9	4.064	4.272	Csetnektal-Bahn
101.200	14.700	57·100	29.500	86 600	2.204	53.412	28.845	82.257	2.093	+ 5·3	2.645	2.512	Debreczin—Nagy-Léta
254.400	87.800	166.900	269.200	436.100	3.204	171.896	275.881	447.777	3.290	— 2·6	3.845	3.948	Debreczin-Füzesabony
238.500	60.600	127.200	141.900	269.100	4.738	122.280	119.755	242.035	4.261	+ 11·2	5.686	5.113	Debreczin-Hajdu-Nánás
802.500	390.900	541.900	1,440.200	1,982.100	5 825	540.337	1,303.361	1,843.698	5.419	+ 7·5	6.990	6.503	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
35.500	7.900	17.000	13.500	30.500	1.614	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.937	. .	Erste südw. Grenz-Lokalb.
147.900	55.700	115.600	121.700	237.300	2.230	113.045	116 443	229.488	2.157	+ 3·4	2.676	2.588	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
57.800	12.000	55.600	35.900	91.500	1.763	55.706	36.595	92.301	1.778	— 0·8	2.116	2.134	Felek-Fogaraser Bahn
28.600	3.900	12.500	2.600	15.100	2.796	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.355	. . .	Felsö-Eör—Felsö-Lövö
41.700	5.200	19.800	13.500	33 300	1.332	18.970	10.391	29.361	1 174	+ 13·5	1.598	1.409	Félegyháza-Majsaer L.B.
155.900	38 600	114.100	101 600	215.700	3.263	110.458	99 843	210.301	3.182	+ 2 5	3.916	3.818	Garamberzencze-Léva L.B.
368.900	146.100	265.900	497.300	763.200	3.756	261.665	459.209	720.874	3.548	+ 5·9	4.507	4.258	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
50.400	33.400	41.000	92.000	133 000	3.159	43.070	90.238	133.308	3.166	— 0·2	3.791	3.799	Gyula-Fehervar-Zalathna
84 900	18.000	58.300	54.500	112.800	2.029	54 617	48.150	102.767	1.848	+ 9·8	2.435	2.218	Hegyes-Feketeh.-Palanka
83.700	29.600	57.900	69.000	126.900	3.595	59.858	69.734	129.592	3.671	— 2·1	4.314	4.405	Székler Bahn
10.300	5.600	5.500	11.300	16 800	1.344	6.495	9.750	16 245	1.300	+ 3·4	1.623	1.560	Hidegkut-Gyönk-Tamási
23.800	3.500	14.700	4.800	19.500	1.168	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.402	. .	Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
44.900	16.600	28.500	23.700	52.200	1.292	29.376	32 939	62.315	1.542	— 16·2	1.550	1.850	Honter Komitatsbahn
89 000	27.400	69.300	54.400	123.700	2.291	66.336	54.268	120.604	2.233	+ 2·6	2.749	2.680	Kaposvár-Fonyod
43.500	18.200	20.600	27.500	48.100	1.836	20.379	28 026	48.405	1.848	— 0 6	2.203	2.218	Kaposvár-Mocsolad
72.400	15.500	40.600	22.900	63.500	1.430	39.804	27.704	67.508	1.529	— 5·9	1.716	1.824	Karczag-Tiszafüred
116.300	74.700	100.300	195.200	295 500	5.000	98.844	188.776	287.620	4.867	+ 2·7	6.000	5.840	Kaschau-Torna
69.900	7.500	51.100	24 200	75.300	1.956	48.438	16.230	64.668	1.680	+ 16·4	2.347	2.016	Kecskemét-Füllöpszállás
48 900	3.400	25.700	9.000	34.700	1.145	24.084	8.313	32.397	1.069	+ 7·1	1.374	1.283	Kecskemet-Tisza-Ugh
97.003	15.544	53 505	48.706	102 211	4.046	38.604	41.827	80.431	8 292	— 44·0	5.777	9.950	Keszthelyer Lokalbahn
89.700	25.000	66.000	70.700	136.700	1.339	62.777	65 161	127.938	1.253	+ 6·9	1.607	1.504	Kis-Kküllötalbahn
111.200	19.200	75.300	38.000	113 300	2.130	74.439	30.918	105.356	1.980	+ 7·6	2.556	2.376	Komorn-Dunaszerdahely
14.000	17.800	3.500	20.600	24.100	1.289	3.851	14.188	18.039	965	+ 33·6	1.547	1.158	Komló—Bakócza-Felsöm.
61.800	7.200	24 700	15.000	39.700	1.726	24.077	13.360	37.437	1.628	+ 6 0	2.071	1.954	Körmend-Németujvár
226.100	70.600	142.800	188.600	331.400	3.402	136.674	154.540	291.214	2.990	+ 13·8	4.082	3.588	Körös-Belovár Lokalb.
59.600	12.900	28.800	28.600	57.400	2.586	28.386	27.522	55 908	2.518	+ 2·7	3.103	3.022	Kun-Szt. Márton-Szentes
97.300	13.700	50.300	28.400	78.700	1.590	1.736	862	2 598	1.623	— 2·0	1.908	1.948	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
165.100	55.100	152.600	131.900	284.500	2 489	152 174	128.659	280.833	2.457	+ 1·3	2.987	2.948	Lonjatalbahn
47.300	30.100	19.400	65.000	84.400	2.961	20.544	59.993	80.537	2.826	+ 4·8	3.553	3.391	Losoncz-Videkér L.B.
297.100	143.800	238.800	417.900	656.700	3.510	214 631	383.633	598.264	3.198	+ 9·8	4.212	3.838	Ungarische Südostbahn
329.600	89.600	203.400	203.100	406 500	3.563	202.119	205.056	407.175	3.569	— 0 2	4.276	4.283	Ungar. Nordwestbahn
60.800	33.300	59.000	118.600	177.600	1.610	63.413	98.513	161.926	1.468	+ 9·7	1.932	1.762	Máros-Ludás—Bistritz
128.400	41.900	84.500	95.200	179.700	5.563	82.343	86.647	168.990	5.232	+ 6·3	6.676	6.278	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
444.600	244.800	274.800	451.600	726.400	2.345	276.485	474.038	750 523	2.423	— 3·2	2.814	2.908	Mátra - Kőrösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
50.900	12.200	17.300	19.400	36.700	2.399	17.488	17.758	35.246	2.304	+ 4·1	2.879	2.765	Mezötur-Turkeve
78.200	43.400	39.400	134.400	173.800	4 249	35.677	115.855	151.532	3.705	+ 14·7	5.099	4.446	Muránytalbahn
88.000	22.400	56.100	43.000	99.100	3.489	54.963	40.020	94.983	3.344	+ 4·3	4.187	4.013	Nagy-Belicz—Privigye
31.600	3.800	10.300	6.700	17.000	2.982	10.269	6.742	17.011	2.984	— 0·1	3.578	3.581	Hermannstadt—N.-Disznod
117.000	53.100	70.400	108.200	178.600	3.468	67.949	106.993	174.882	3.396	+ 2·1	4.162	4.075	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
209.300	124.800	167.300	280.700	448.000	3.839	156.514	262.956	419.470	3.594	+ 6·8	4.607	4.313	Grosswardein-B.-Vaskoh
261.400	69.700	208.000	249.600	457.600	4.071	202.295	216.590	418.885	3.727	+ 9 2	4.885	4.472	Nógráder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Oktober 1903	1902	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1902: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittl. Betriebslän[ge] vom Anfang [des] Jahres bis [Ende] des Monate[s] Oktober 1903	1[902]
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilomete[r]	
Nyiregyháza—Matészalkaer E.	57·0	57·0	11.600	4.600	8.500	17.500	26.000	456	25.630	450	+ 1·3	57·0	
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	30.700	2.200	21.200	7.700	28.900	282	28.424	277	+ 1·8	102·6	
Pancsova-Petrovoszello Lokalb.	33·6	33·6	8.000	3.200	6.600	5.000	11.600	345	11.737	349	— 1·1	33·6	
Pápa-Bánhida	93·1	93·1	11.100	8.400	6.000	14.000	20.000	215	15.547	167	+ 28·7	93·1	
Pápa-Csornaer Lokalbahn	36·4	36·4	9.300	1.900	4.200	3.300	7.500	206	7.188	197	+ 4·6	36·4	
Petroszény-Lupény Lokalb.	18·1	18·1	10.600	54.700	3.005	64.000	67.500	3.729	69.206	3.713	+ 0·4	18·1	
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	19.500	10 700	12.500	31.000	43.500	989	42.421	964	+ 2·6	44·0	
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	13.900	5.900	7.800	13.300	21.100	610	21.026	608	+ 0·3	34·6	
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	5.700	3.400	2.900	6.000	8.900	240	9.408	254	— 5·5	37·1	
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·9	30 9	7.600	6.900	3.200	20.800	24.800	777	23.860	775	+ 0·3	30·9	
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	1.000	5.900	500	5.500	6.000	345	5 620	323	+ 6·8	17·4	
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	8.400	3.000	4.200	7.000	11.200	238	11.734	250	— 4·8	47·1	
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	23.500	8.900	11.500	23 500	35.000	486	34.890	485	+ 0·2	72·0	
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.200	1.200	5.300	3.200	8.500	215	8.446	213	+ 0 9	39·6	
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	10.300	4.400	10.000	17.000	27.000	448	25.379	421	+ 6·4	60·3	
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	41 400	6.800	33.500	24.000	57.500	427	56.873	422	+ 1·2	134·7	
Szegzárd-Báttaszék L.-B.	19·2	19·2	9.700	700	3.300	1.300	4.600	240	4.454	232	+ 3·4	19·2	
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	13.300	900	7.300	2.500	9.800	283	9.562	276	+ 2·5	34·6	
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	95·7	23.400	14.600	14 500	32.500	47.000	491	46.568	487	+ 0 8	95·7	
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	8.200	3.200	4.700	5.000	9.700	181	9.878	185	— 2·2	53·5	
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.500	4 600	12.000	15.500	27.500	255	26 952	250	+ 2·0	107·8	
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	24.000	30.300	20.600	66.400	87.000	719	86.515	714	+ 0 7	121·0	
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	12.000	3.100	6.100	6.500	12.600	194	12.497	192	+ 1·0	65·0	
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb.	52·3	52·3	15.600	5.600	12.500	18.000	30 500	583	30.105	575	+ 1·4	52·3	
Steinamanger-Rum L.-B.	21·1	21·1	6.800	1.900	3.000	2.000	5.000	237	4.695	224	+ 5·8	21·1	
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	5.100	1.400	4.200	3.300	7.500	245	7.039	230	+ 6·5	30·6	
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	16 300	2.400	8.800	6.200	15.000	234	14.054	219	+ 6·8	64·1	
Temesvár-Módos-Temesvár	52·4	52·4	10.900	3.100	9.500	11.500	21.000	401	20.062	383	+ 4·7	52·4	
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	16.900	2.900	11.000	8.000	19.000	302	18.615	296	+ 2·0	62·9	
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	7.600	3.300	3.800	5.700	9 500	170	11.471	206	— 17·5	55·8	
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	60.400	12 200	44.700	47.200	91.900	265	91.065	263	+ 0·0	346·9	
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	9.300	8 200	4.000	11.500	15.500	491	15.361	486	+ 1·0	31·6	
Warasdin-Golubovecer Lokalb.	36·5	36·5	6.700	7.100	2.800	9.000	11.800	323	12.425	340	— 5·0	36·5	
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	18.100	3.800	12.500	10.500	23.000	272	22.271	263	+ 3·4	84·6	
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	7.100	12.200	7.500	38.000	45.500	857	45.046	848	+ 1·1	53·1	
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn	33·4	33·4	4.000	2.600	2.500	5.000	7.500	225	7.889	236	— 4·7	33·4	
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	7.600	6.100	3.500	19 000	22.500	522	22.418	520	+ 0·4	43·1	
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	8.900	2.000	4.000	4.000	8.000	166	7.883	163	+ 1·8	48·3	
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	8.000	10.800	5.100	18.500	23.600	529	24 724	554	— 4·5	44·6	
Lokalbahnen zusammen	8.555·2	8.386·2	2,462.411	1,038.190	1,346.602	2,473.227	3,819.829	446	3,647.871	435	+ 2·5	8.476·5	8.2
Hauptsumme	17.931·6	17.759·6	6,307.903	4,132.755	6,493.093	22,191.519	28,684.612	1.600	27,907.914	1.571	+ 1·8	17.852·9	17.6

*) Die 14 km lange Strecke der Csaba-Lagerhaus—Békés der Ersten Niederungarischen landwirtschaftlichen Eisenbahn wurde am 10. S[ep]tember 1903 eröffnet.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinische[n]

Eisenbahnen m[...]

Benennung der Eisenbahn	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1902 im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1903	1902
K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105 0	105·0	18.354	10.800	13.696	54.367	68.063	648	67.480	643	+ 0·77	105·0	
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	114.032	107.146	175.389	725.207	900.596	1.170	876.604	1.138	+ 3·0	770·0	

Eisenbahn m[...]

Benennung der Eisenbahn	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1902 im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1903	1902
Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	153.062	6.907	11.301	8.656	19.957	3.501	16.763	2.941	+ 19·0	5·7	
Summe	880·7	880·7	285.448	124.853	200.386	788.230	988.616	1.123	960.847	1.091	+ 2·9	880·7	88

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1903 für Güter	Einnahmen 1903 im ganzen	Einnahmen 1903 pro Kilometer	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1902 für Güter	Einnahmen 1902 im ganzen	Einnahmen 1902 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902	Benennung der Eisenbahn
[...]nzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
15.600	41.500	91.900	156.000	247.900	4.349	84.642	156.250	240.892	4.226	+ 2·9	5.219	5.070	Nyiregyháza-Mátészalka
69.700	17.200	193.300	65.000	258.300	2.518	189.242	60.338	249 580	2.433	+ 3·5	3.022	2.921	Ó-Becse—Neusatz—Titel
68.300	37.800	58.600	55.700	114.300	3.402	55.667	55.713	111.380	3.315	+ 2·6	4.082	3.978	Pancsova-Petrovoszello
00.000	53.200	62.300	93.500	155.800	1.673	9.396	20.351	29.747	1.932	— 13·9	2.008	2.218	Pápa-Bánhida
97.100	12.200	46.400	25.300	71.700	1.970	43 404	19.548	62.952	1.729	+ 13·0	2.364	2.075	Pápa-Csornaer Lokalbahn
05.700	368.800	34.700	443.700	478.400	26.431	35.090	432 769	467.859	25.849	+ 2·3	31.717	31.019	Petroszény-Lupény
75.500	43.900	116.500	149.000	265 500	6.034	120.121	119.637	239.758	5.449	+ 10·7	7.241	6.539	Pressburg-Dunaszerdahely
19.800	42.200	65.900	97.700	163.600	4.728	67.748	92.771	160.519	4.639	+ 1·9	5.674	5.567	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
53.000	25.000	26.600	42 200	67.800	1.854	26.870	45.213	72.083	1.943	— 4·6	2.225	2.332	Püspökladány—F.-Gyarmat
59.800	13.900	24.700	43.000	67.700	2.191	26.780	39.757	66.527	2.160	+ 1·4	2.629	2.592	Ruma-Klenáker Lokalb.
10.300	40.600	4.900	49.000	53 900	3.098	4.866	34.803	39.669	2.280	+ 35·9	3.718	2.736	Ruma-Vrdnik
94.600	24.000	48.300	53.300	101.600	2.157	48.394	58.063	106.457	2.260	— 4·6	2.588	2.712	Somogy-Szobb—Barcs
45.000	43.700	116.700	134.900	251.600	3.494	136.823	108.231	245.054	3.404	+ 2·6	4.193	4.085	Oedenburg-Pressburg
31 900	10.200	50.600	27.100	77.700	1.962	51.487	27.550	79.037	1.996	— 1·7	2.354	2.395	Szatmár-Fehérgyarmat
99.100	49.200	99.600	207.400	307.000	5.091	96.177	179.042	275.219	4.564	+ 11·9	6.103	5.477	Szátmar-Nagybánya
53.500	50.800	300.800	211.800	512.600	3.805	289.716	183.288	473.004	3.512	+ 8·3	4.566	4.214	Szeged — Nagy - Kikinda—Nagy-Becskerek
91.200	7.400	31.700	13.100	44.800	2 333	31.302	11.913	43 215	2.251	+ 3·6	2.800	2.701	Szegzárd-Báttaszek
5.400	8.100	64.700	27.000	91.700	2.650	64.715	20.396	85.111	2.460	+ 7·7	3.180	2.952	Szentes—H.-M.-Vásárhely
05.200	127.900	121.700	301.300	423.000	4.420	121.068	278.970	400.038	4.180	+ 5·7	5.304	5.016	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
0.300	16.400	40.400	29.400	69.800	1.305	40.109	25.396	65.505	1.224	+ 6·6	1.566	1.469	Szigetvár-Kaposvár
2.100	48.000	127.000	159.800	286.800	2.660	126.527	163.789	290.316	2.693	— 1·2	3.192	3.232	Szilágyságer Eisenbahn
7.600	218.400	165.700	493.400	659.100	5 447	172 506	471.190	643.696	5.320	+ 2·4	6.536	6 384	Slavonische Lokalbahn
6.100	14.600	51.100	31.200	82.300	1.266	50.783	30.295	81.078	1.247	+ 1·5	1.519	1.496	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
4.500	46.600	128.500	152.400	280.900	5.371	124.218	145 553	269.771	5.158	+ 4·1	6.445	6.190	Steinamanger-Pinkafeld
6 000	9.500	25.200	9.700	34 900	1 654	24.975	8.059	33.034	1.565	+ 5·7	1.985	1.878	Steinamanger-Rum
5.600	9.300	52.900	26.200	79.100	2.585	45.660	22.539	68.199	2 229	+ 16·0	3.102	2.675	Temesvár—Buziás
7.600	17.400	95.600	54.500	150.100	2.342	90.599	44.603	135.202	2.109	+ 11·0	2.810	2.531	Temesvár—Lippa-Radna
5.400	16.700	89.000	73.400	162.400	3.099	81.886	58.847	140.733	2.686	+ 15·4	3 719	3.223	Temesvár-Modos
2.300	23.700	99.000	75.600	174.600	2.776	94.264	62.629	156.893	2.494	+ 11·3	3.331	2.993	Temesvár—N.-Szt. Miklos
6.800	32.000	35.200	39.500	74.700	1.339	38.891	60.984	99.875	1.790	— 25·2	1.607	2.148	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
2.800	120.900	417.800	450.500	868.300	2.503	394.470	466.644	861.114	2.482	+ 0·8	3 004	2.978	Torontáler Lokalbahn
3.000	47.100	36.000	66.400	102.400	3.241	35.217	63.252	98.469	3.116	+ 4·0	3.889	3 739	Ujszász—Jasz-Apáti
3.900	67.600	29.400	74.200	103.600	2.838	30.119	83 590	113.709	3.115	— 8·9	3.406	3.738	Varasdin-Golubovec
0 400	35.100	117.500	105.800	223.300	2.640	110.781	92.916	203.697	2.408	+ 9·6	3 168	2.890	Versecz—Kubin-Dunapart
0.000	49.000	61.000	205.600	266.600	5.021	63.297	144.487	207.784	3.919	+ 28·3	6.025	4.696	Vinkovce-Brčka
5.200	22.200	22.600	30.700	53.300	1.596	21.981	46.181	68.162	2.041	— 21·8	1.915	2.449	Vinkovce-Zupanje
1.400	57.800	34.500	174.400	208.900	4.847	32 249	170.499	202.748	4.704	+ 3·0	5.816	5.645	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Lokalb.
3.400	13.500	36 800	31.800	68.600	1.420	35.980	24.230	60.210	1.247	+ 13·9	1.704	1.496	Zsebely-Csákovár-Bóka
0.300	64.400	45.000	108.200	153.200	3.435	46.271	114.955	161.226	3.615	— 5·0	4.122	4.338	Zsitvatal-Bahn
7.039	7,660.956	12,773.412	19,159.345	31,932.757	3.767	12,313.670	17,590.794	29,904.464	3.606	+ 4·5	4.520	4.327	**Lokalbahnen zusammen**
2.315	30,634.571	65,335.390	169,059.818	234,395.208	13.129	61,067.569	163,920.948	224,988.517	12.735	+ 3·1	15 755	15.282	**Hauptsumme**

[...]senbahnen im Monate Oktober 1903.

[...]mpfbetrieb.

.627	89.507	116.660	385.262	501.922	4.780	124.418	342.359	466.777	4.445	+ 7·54	5.736	5.332	K. u. k. Militärbahn Banja-luka-Doberlin
.846	877.902	1,402.638	5,959.915	7,362.553	9.562	1,433.887	4,888.890	6,322.777	8.211	+ 16·0	11.474	9.853	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

[...]ktrischem Betriebe.

.686	59.029	104.108	75.306	179.414	31.476	99.538	56.070	155.608	27 300	+ 15·0	37.771	32.760	Stadtbahn in Sarajevo
.159	1,026.438	1,623.406	6,420.483	8,043.889	9.134	1,657.843	5,287.319	6,945.162	7.886	+ 15·8	10.961	9.463	**Summe**

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Zur Entscheidung über Schadenersatzansprüche gemäss § 10 b des Eisenbahnkonzessionsgesetzes (der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238) ist das Eisenbahnministerium berufen.

2. Als Schaden im Sinne des § 10 b des Eisenbahnkonzessionsgesetzes kann nur ein Nachteil angesehen werden, welcher durch einen Eingriff in die rechtlich geschützten Güter (subjektive Rechte) eines anderen erfolgt.

3. Da aus dem Eigentumsrechte an einem Hause nicht das Recht abgeleitet werden kann, Bauführungen welcher Art immer in der nächsten Umgebung zu untersagen, begründet der mit Konsens der zuständigen Eisenbahnbehörde ausgeführte Bau eines Eisenbahndammes nicht die Verletzung eines Rechtes und einen Schaden im Sinne des § 10 b des Eisenbahnkonzessionsgesetzes, wenn dadurch auch die freie Aussicht aus dem Hause beeinträchtigt wird.

4. Ein Individualrecht der einzelnen Gemeindemitglieder auf die jederzeit unveränderte Aufrechthaltung des Gemeingebrauches an einem öffentlichen Wege besteht nicht. Es kann daher die von der legalen Autorität angeordnete oder genehmigte Aenderung des bestehenden Kommunikationsweges, bezw. die Absperrung und Verlegung eines bisher im Gemeingebrauche gestandenen öffentlichen Weges als ein Eingriff in die gesetzlich geschützte Rechtssphäre eines einzelnen Gemeindemitgliedes und als ein Schaden im Sinne des § 10 b des Eisenbahnkonzessionsgesetzes nicht betrachtet werden.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des G., der Firma A. & S., des J., des C. und Konsorten, des T. und des V., sämtliche in Pilsen, gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. März 1902, Z. 49.481 ex 1901, betreffend die Schadenersatzansprüche der Genannten aus Anlass der Auflassung des Lobeser Weges in Pilsen, zu Recht erkannt:

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Nachdem mit Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. August 1896, Z. 1522, der Baukonsens für die Erweiterung und Aenderung der Bahnhofanlage in Pilsen und speziell für die in diesem Bauprojekte enthaltene Auflassung der Niveauübersetzung des sogenannten Lobeser Fahrweges genehmigt und diese Entscheidung unter Abweisung der von der Mehrzahl der heutigen Beschwerdeführer dagegen erhobenen Beschwerde mit htergerichtlichem Erkenntnisse vom 18. Februar 1898, Z. 892, in der Sache selbst aufrecht erhalten worden war, erhoben die heutigen Beschwerdeführer, gestützt auf die Vorschrift des § 10 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes (Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238) den Anspruch auf Ersatz des ihnen durch die Auflassung des bezeichneten Fahrweges verursachten Schadens, den sie dadurch erlitten zu haben behaupten, dass teils ihre Häuser durch den aufgeschütteten Damm eingeschlossen und um den bisher ganz freien Zutritt von Licht und Luft, namentlich im Parterre, beraubt wurden, teils dass durch die Auflassung des Lobeser Weges die bisher bestandene kurze und bequeme Kommunikation zur inneren Stadt und den Bahnhöfen unterbunden und mithin der Mietwert der Häuser und die Ertragsfähigkeit der in denselben betriebenen Gewerbe bedeutend beeinträchtigt wurde, teils endlich dadurch, dass den Gewerbs- und Fabriksunternehmungen einzelner Beschwerdeführer durch die Auflassung des mehrgenannten Fahrweges, welcher durch eine um 293 bis 428 m längere Ersatzkommunikation im Sinne des § 10, lit. c, des Eisenbahnkonzessionsgesetzes ersetzt werden soll, wesentliche Erschwerungen ihres Geschäftsbetriebes und insbesondere eine Verteuerung ihrer Geschäftsregie, bei einzelnen dieser Beschwerdeführer auch die Entwertung ihrer Fabriksetablissements und Bauplätze zugefügt worden sei.

Mit der angefochtenen Entscheidung hat das k. k. Eisenbahnministerium nach Vornahme der kommissionellen Erhebungen vom 8. Juni und 30. August 1900 und nach Einvernehmung der einzelnen Beschwerdeführer, bezw. ihrer Vertreter:

1. Diese Schadenersatzansprüche, insoweit sie sich auf die Zeit nach der faktischen Uebergabe der Ersatzkommunikation in den Gemeingebrauch beziehen, als unbegründet abgewiesen, im wesentlichen mit der Motivierung, dass die Bahnunternehmung durch die Herstellung der ihr im Baukonsense aufgetragenen, von der Stadtgemeinde Pilsen laut Protokoll vom 8. August 1901 in deren Verwaltung und Erhaltung übernommenen Ersatzkommunikation vom Zeitpunkte der faktischen Eröffnung der Ersatzkommunikation für den allgemeinen Verkehr vollständig entsprochen hat;

2. hinsichtlich der Zeit von der Absperrung der Bahnübersetzung des Lobeser Weges bis zur Uebergabe der Ersatzkommunikation in den Gemeingebrauch die Fortsetzung der Administrativerhebungen zu dem Zwecke angeordnet, damit festgestellt werde, ob in der Zwischenzeit für die Aufrechterhaltung des Verkehres in dem berührten Stadtgebiete in dem Masse vorgesorgt war, dass eine Schädigung bestehender Rechte der Interessenten ausgeschlossen erschien und inwieweit die Ersatzansprecher ihre Forderungen nicht nur auf die Behinderung des Gemeingebrauches stützen, sondern auch die Schädigung konkreter, ihnen zustehender subjektiver Einzelrechte auf eine bestimmte Art der Benützung der bestandenen Kommunikation nachzuweisen vermögen.

Gegen diese Entscheidung sind die vorliegenden Beschwerden der obgenannten Haus-, bezw. Fabriksbesitzer gerichtet, deren Einwendungen im einzelnen zusammengefasst zur Besprechung gelangen sollen.

Sämtliche Beschwerdeführer bestreiten die Kompetenz des Eisenbahnministeriums zur Entscheidung des vorliegenden Streitfalles und behaupten, dass ihre Ersatzansprüche auf dem ordentlichen Rechtswege auszutragen seien.

Diese Einwendung setzt sich jedoch mit dem eingangs bezogenen hiergerichtlichen Erkenntnisse in Widerspruch, mit welchem ausgesprochen worden ist, dass die hier in Frage stehenden Ersatzansprüche gemäss § 13 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes öffentlichrechtlicher Natur sind und zur Judikatur des Eisenbahnministeriums gehören.

In der Sache selbst handelt es sich im vorliegenden Streitfalle um die Frage, ob die von den Beschwerdeführern behaupteten Nachteile unter die von ihnen berufene Bestimmung des § 10, lit. b, des Eisenbahnkonzessionsgesetzes fallen, d. i. ob sie als ein solcher „Schaden“ anzusehen sind, welcher durch den Eisenbahnbau veranlasst worden ist und zu dessen Vergütung die Eisenbahnunternehmung nach der zitierten Gesetzesstelle verpflichtet erscheint.

Wie aus der vorausgeschickten kurzen Darstellung des Inhaltes und der Begründung der Ersatzansprüche der einzelnen Beschwerdeführer hervorgeht, kommen hier nach den Behauptungen derselben zwei vermeintlich schädigende Fakta in Betracht: einerseits nämlich die

von G. behauptete Entziehung von Licht und Luft durch den aufgeführten Eisenbahndamm und anderseits die durch die, sei es bereits durchgeführte, sei es nach Massgabe des Baukonsenses in Aussicht genommene Auflassung der Niveauübersetzung des Lobeser Weges herbeigeführte wirtschaftliche Erschwerung, bezw. Verminderung der Ertragsfähigkeit der Vermögensobjekte der einzelnen Beschwerdeführer.

In ersterer Hinsicht ergibt sich aus den Akten, dass durch den konsentierten Bahnbau, speziell durch die Ausführung des Eisenbahndammes in der Nähe des Hauses des G. keineswegs in die Besitzsphäre des Genannten eingegriffen worden ist und es wird von diesem auch nicht behauptet, dass irgend eine physische Aenderung an seinem Hause eingetreten wäre; vielmehr ist — wie bereits in dem zitierten hiergerichtlichen Erkenntnisse vom 18. Februar 1898 betont worden ist — der Eisenbahndamm von dem Hause dieses Beschwerdeführers durch eine öffentliche Kommunikation getrennt, welche sowohl den freien Zutritt, als auch die ungehinderte Benützung des Hauses ermöglicht und gewährleistet. G. fühlt sich vielmehr dadurch beschwert, dass unweit seines Hauses ein erhöhter und erbreiterter Eisenbahndamm aufgeführt wurde.

Dieser Tatbestand ist aber gewiss nicht geeignet, als die Zufügung eines Schadens im Sinne des § 10, lit. b, des Eisenbahnkonzessionsgesetzes qualifiziert zu werden, weil aus dem Eigentumsrechte zu einem Hause nicht das Recht abgeleitet werden kann, Bauführungen welcher Art immer in der nächsten Umgebung zu untersagen und weil daher auch der mit Konsens der zuständigen Eisenbahnbehörde ausgeführte Bau des Eisenbahndammes die Verletzung eines Rechtes des G. nicht begründen kann, wenn dadurch auch die bisher freiere Aussicht aus dem Hause des Genannten beeinträchtigt worden wäre.

Was aber den zweiten Schadenersatztitel betrifft, welchen die sämtlichen Beschwerdeführer in der Auflassung der Niveauübersetzung des Lobeser Weges erblicken, so war folgendes zu erwägen:

Als Schaden im Sinne des § 10, lit. b, des Eisenbahnkonzessionsgesetzes kann nur ein Nachteil angesehen werden, welcher durch einen Eingriff in die rechtlich geschützten Güter eines anderen erfolgt. Diese Voraussetzung ist jedoch im vorliegenden Falle nicht gegeben. Denn die Anschauung der Beschwerdeführer, dass ihnen ein subjektives Recht auf die fortdauernde Benützung des sogenannten Lobeser Weges zukomme, ist rechtsirrtümlich. So lange dieser Weg dem Verkehre gewidmet, also zum Gemeingebrauche sämtlicher Gemeindemitglieder bestimmt war, beruhte die jedermann freistehende Benützung auf der Eigenschaft dieses Weges als Gemeindegut (§ 288 a. b. G.-B.). Mit Rücksicht auf die das öffentliche Kommunikationswesen regelnden gesetzlichen Bestimmungen besteht jedoch ein Individualrecht der einzelnen Gemeindemitglieder auf die jederzeit unveränderte Aufrechterhaltung des Gemeingebrauches nicht; vielmehr sind in eben diesen Gesetzen (Strassengesetze, Eisenbahnkonzessionsgesetz etc.) jene Fälle und Modalitäten vorgesehen, in und unter welchen bestehende öffentliche Kommunikationen verlegt, geändert und selbst aufgelassen werden können und auch jene Behörden und Organe bezeichnet, denen die massgebende Entscheidung in diesen Richtungen zukommt. Es kann daher die von der legalen Autorität angeordnete, bezw. genehmigte Aenderung des bestehenden Kommunikationsnetzes, bezw. die Absperrung und Verlegung eines bisher im Gemeingebrauche gestandenen öffentlichen Weges als ein Eingriff in die gesetzlich geschützte Rechtssphäre eines einzelnen Gemeindemitgliedes nicht angesehen werden. Die günstigere Verbindung mit anderen Teilen des Gemeindegebietes, welche sich aus einer im gegebenen Zeitpunkte bestehenden Ausgestaltung des Kommunikationsnetzes ergibt, ist nur ein zufälliger Vorteil, den das einzelne Gemeindemitglied aus den öffentlichen Einrichtungen der Gemeinde zieht. Da es aber nicht ein Recht besitzt, zu fordern, dass die Kommunikationsverhältnisse im Gemeindegebiete für alle Zeiten unverändert bleiben, so können auch jene Nachteile, die durch eine Aenderung der öffentlichen Kommunikation für sein Eigentumsobjekt entstehen, nicht als ein ihm zugefügter Schaden angesehen werden.

Wenn einzelne Beschwerdeführer demgegenüber darauf hinweisen, dass jedem Hausbesitzer das subjektive Recht zukommt, dass sein Besitztum von der öffentlichen Strasse jederzeit zugänglich sei, so ist dieser Ausführung lediglich entgegenzuhalten, dass die Häuser und Fabriksgebäude der Beschwerdeführer unbestrittenermassen auch fortan durch öffentliche, für Fuss- und Wagenverkehr geeignete Strassen zugänglich sind, dass aber das Recht auf einen solchen öffentlichen Zugang gewiss nicht so weit ausgedehnt werden kann, dass an dem Bestande aller Strassen im Gemeindegebiete und speziell solcher, die etwa eine kürzere Wegverbindung ergeben, niemals etwas geändert werden dürfte.

Einen sonstigen Titel für das behauptete Recht auf die unveränderte Benützung der Lobeser Bahnübersetzung haben die Beschwerdeführer im Administrativverfahren nicht behauptet, geschweige denn erwiesen.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich, dass der Ersatzanspruch der Beschwerdeführer schon in seinem Fundamente nicht gerechtfertigt erscheint, und es kann daher ein Mangel des Verfahrens darin nicht erblickt werden, dass das Eisenbahnministerium, nachdem es diesen Anspruch schon an und für sich als unbegründet erkannt hatte, in eine detaillierte Prüfung der Schadenersatzberechnungen nicht eingegangen ist.

Aus eben diesem Grunde hatte der Verwaltungsgerichtshof auch keinen Anlass, in eine nähere Prüfung der von den einzelnen Beschwerdeführern gegen das Verfahren erhobenen Mängel und auch in die Frage einzugehen, ob im Administrativverfahren der Gemeinde Lobes eine massgebende Einflussnahme bei Beurteilung der hergestellten Ersatzkommunikation einzuräumen gewesen wäre, weil alle diese Fragen nicht jene prinzipiellen Erwägungen berühren, vermöge welcher der den Streitgegenstand bildende Ersatzanspruch schon an und für sich als im Gesetze nicht begründet erkannt werden musste.

Diesen Erwägungen zufolge wurden die Beschwerden als unbegründet abgewiesen.

Erkenntnis vom 16. Oktober 1903, Z. 10.442.

[Cf. E.-M.-Z. 46.598.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 253. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Dezember 1903 wurden vom Herrn Eisenbahnminister noch mehrere Interpellationen wie folgt beantwortet;

Die Herren Abgeordneten Spinčić und Genossen haben in der 233. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 16. Juni 1903

eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher unter Hinweis darauf, dass am 7. Juni 1903 auf einer Strassenübersetzung bei der Station Žavlje der Lokalbahn Triest-Parenzo ein Fuhrwerkslenker durch einen Eisenbahnzug getötet wurde, die Anfrage gestellt wird, ob ich geneigt sei zu veranlassen, dass bei allen Strassenübersetzungen Abschlussschranken hergestellt und bei den Zügen Rettungsvorrichtungen mitgeführt werden.

Auf Grund der im Gegenstande gepflogenen amtlichen Erhebungen beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Der bezeichnete Unfall ereignete sich auf einer Strassenübersetzung, deren Abschluss durch Schranken nach den für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen geltenden Normen, sowie nach dem Inhalte der Konzessionsbedingnisse nicht erforderlich ist, weil ein Bedürfnis hierfür weder bei der der Bauinangriffnahme vorangegangenen, unter Zuziehung der interessierten Gemeinden und sonstigen Faktoren abgehaltenen politischen Begehung noch bei der vor der Betriebseröffnung durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der fertiggestellten Bahnanlage konstatiert wurde.

Die vorgeschriebenen dreisprachigen Warnungstafeln sind zu beiden Seiten der Strassenübersetzung und die zur Abgabe des Achtungssignales von der Lokomotive aus auffordernden Markierpfähle an gehöriger Stelle vorhanden. Erwiesenermassen hat der Lokomotivführer des betreffenden Zuges bei Passierung des Markierpflockes das Achtungssignal — einen gedehnten Pfiff mittels der Dampfpfeife — gegeben. Der verunglückte Lenker des Fuhrwerkes hat, wie aus den übereinstimmenden Zeugenaussagen hervorgeht, das Achtungssignal vernommen und das Fuhrwerk ca. 20 m vor der Uebersetzung angehalten, dann jedoch, trotz der Abmahnung der übrigen Insassen, das Pferd neuerdings, in der Absicht, die Bahngeleise noch vor dem Zuge zu übersetzen, in Bewegung gesetzt. Der Lokomotivführer, welcher das Fuhrwerk erst auf eine Distanz von wenigen Metern wahrnehmen konnte, bemühte sich vergeblich, den Zug durch Betätigung der automatischen Vacuumbremse und durch Kontradampf anzuhalten.

Aus dem dargestellten Sachverhalte ist ersichtlich, dass nicht das Fehlen der Abschlussschranken sondern das unvorsichtige Gebaren des die Gefahr nicht beachtenden Wagenlenkers an dem Unfalle schuld ist.

Die rücksichtlich der Sicherheit des Strassenverkehres längs der Lokalbahn Triest-Parenzo wie auch auf anderen Lokalbahnen bahnseits getroffenen Massnahmen erachte ich in Anbetracht der geringen Anzahl und der mässigen Geschwindigkeit der verkehrenden Züge für vollständig ausreichend und bin daher nicht in der Lage, den mit einem grossen Kostenaufwande herzustellenden und einen, dauernde kostspielige Bedienung erfordernden Abschluss der Strassenübersetzungen mittels Schranken anzuordnen.

Im Belange der Rettungsapparate beehre ich mich zur Kenntnis zu bringen, dass nach der mit 1. März 1889 in Kraft getretenen, auf einem Gutachten der obersten Sanitätsbehörde beruhenden Verordnung des Handelsministeriums, mittels welcher das Rettungswesen bei Eisenbahnen geregelt wurde, die Rettungsapparate nicht mehr bei den Zügen mitgeführt werden, sondern in den Stationen deponiert sind.

Es ist also auch in dieser Beziehung eine besondere Vorsorge nicht zu treffen.

In der 218. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. März 1903 haben die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, die Bezüge der Bediensteten der Oesterreichischen Staatsbahnen in Karlsbad mit Rücksicht auf die daselbst herrschende Teuerung durch Erhöhung des Quartiergeldes und Gewährung einer Gehaltszulage zu verbessern.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass die Karlsbader Bediensteten der Oesterreichischen Staatsbahnen insofern sie nicht in Naturalwohnungen untergebracht sind, das höchste für Dienstorte ausserhalb Wiens normierte Quartiergeld, nämlich 80 Prozent des Wiener Quartiergeldes, beziehen. Dieses Quartiergeld deckt sich vollständig mit jenem der in Karlsbad stationierten Bediensteten der Buschtěhrader Eisenbahn und stellt sich bedeutend höher als die Aktivitätszulage der dortigen Staatsbeamten, welche nur 60 Prozent der Wiener Aktivitätszulage beträgt.

Ebenso ist das für Diener der Staatsbahnen in Karlsbad normierte Quartiergeld von 80 Prozent des Wiener Quartiergeldes nicht geringer als die für die k. k. Staatsdiener daselbst bestimmte Aktivitätszulage.

Aus diesen Daten geht hervor, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung bereits bei der ursprünglichen Bestimmung des Quartiergeldes den in Karlsbad herrschenden Teuerungsverhältnissen durch Zuerkennung des höchsten Quartiergeldes Rechnung getragen hat.

Ganz abgesehen davon, dass eine weitere Erhöhung dieses Quartiergeldes aus prinzipiellen Gründen ausgeschlossen erscheint, muss die Staatseisenbahn-Verwaltung sich gegen eine solche auch aus dem Grunde ablehnend verhalten, weil hierdurch die bereits jetzt bestehende Differenz zwischen dem Quartiergelde der Staatseisenbahnbediensteten und der Aktivitätszulage der Bediensteten des engeren Staatsdienstes noch vergrössert werden würde, eine derartige Massnahme daher dem Gebote der gleichmässigen Behandlung des im Staatsdienste stehenden Personales widerstreiten und bei diesen Aspirationen zeitigen würde, deren Erfüllung aus finanziellen Rücksichten derzeit schlechthin unmöglich erscheint.

Aus demselben Grunde kann die Einführung einer Gehaltszulage, mit welcher weder die Staatsbediensteten noch die Bediensteten der ausschliesslich privilegierten Buschtěhrader Eisenbahn beteilt sind, auch für das Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen gegenwärtig nicht ins Auge gefasst werden.

Dabei verschliesse ich mich jedoch durchaus nicht der Erkenntnis, dass die Existenzbedingungen der in Badeorten und speziell in Karlsbad stationierten Staatseisenbahnbediensteten schwierige sind, ohne dass aber die in den geltenden Normen niedergelegte Abstufung des Quartiergeldes die Möglichkeit bieten würde, bei Bemessung desselben die Verschiedenheiten in den lokalen Lebens- und Wohnungsverhältnissen völlig auszugleichen.

Die Staatseisenbahn-Verwaltung ist daher bestrebt, die Lage ihrer Bediensteten in solchen Stationen, welche in der gedachten Hinsicht besondere Schwierigkeiten aufweisen, durch Erbauung von Wohngebäuden zu verbessern, und werde ich es mir im Verfolg dieser Aktion angelegen sein lassen, speziell zugunsten der in Karlsbad stationierten Staatsbahnbediensteten nach Tunlichkeit Abhilfe zu schaffen.

In der 237. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Juni 1903 haben die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen in Angelegenheit der Reduktion des Zugsbegleitungspersonales auf der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn eine Interpellation an mich gerichtet, welche ich mir wie folgt zu beantworten erlaube:

Die Begleitung der an Wochentagen normal aus vier Wagen bestehenden Personenzüge der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn durch den Zugsführer allein wurde zu Beginn der letzten Sommerfahrordnung auf Grund bestehender Normen, sowie nach sorgfältigster Erwägung aller Momente der Betriebssicherheit versuchsweise eingeführt. Auch wurde verfügt, dass der Zugführer nicht im ersten, hinter der Zuglokomotive eingereihten, sondern im letzten Wagen sich aufzuhalten und auf diesem Posten die sonst dem Schlussbremser zufallenden Obliegenheiten zu erfüllen hat. Diese Massnahme konnte bei allen aus nicht mehr als sieben Wagen bestehenden, an Wochentagen verkehrenden Zügen der Vorortelinie umso unbedenklicher getroffen werden, als die gleiche Einrichtung bei den aus neun Wagen bestehenden Personenzügen der ungleich dichter befahrenen Berliner Stadt- und Ringbahn schon seit jeher besteht.

Während der Versuchsperiode sind keinerlei Erscheinungen zutage getreten, welche die von den Herren Interpellanten vorgebrachten Bedenken in irgend einer Richtung als begründet erscheinen liessen. Ich bin vielmehr in der Lage zu konstatieren, dass der Dienst bei allen nur vom Zugsführer begleiteten Zügen ohne jeglichen Anstand und ohne irgend welche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit versehen wird, zumal überdies noch die Anordnung besteht, dass beim Eintritte aussergewöhnlicher Umstände die erforderliche Personalaushilfe durch für den Zugdienst geschulte Bedienstete der längs der Vorortelinie gelegenen Stationen und Haltestellen zu leisten ist.

Was die in der Interpellation berührten Reduktionen des Zugspersonales und die angebliche Einführung einer strengeren Fahrdiensteinteilung betrifft, so erlaube ich mir zu bemerken, dass die vorerwähnte Massnahme die Versetzung von acht Oberkondukteuren von Hütteldorf nach Heiligenstadt bedingte und die überzählig gewordenen Kondukteure auf einer neu eröffneten Lokalbahnlinie Verwendung gefunden haben, so dass aus dem gedachten Anlasse weder Entlassungen noch auch eine — den Bediensteten ungünstige — Abänderung der vorjährigen, im Einvernehmen mit dem Zugspersonal der Wiener Stadtbahn eingeführten Fahrdiensteinteilung notwendig geworden sind.

Unter diesen Umständen ist für mich kein Anlass zu einer Verfügung in der von den Herren Interpellanten angedeuteten Richtung geboten.

In der 249. Sitzung des Abgeordnetenhauses haben die Herren Abgeordneten Procházka und Genossen an mich eine Interpellation, betreffend die Entlassung von 30 Diurnisten bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause zur Kenntnis zu bringen, dass vom Standpunkte einer dienstlich und ökonomisch einwandfreien Gebarung der Staatsbahn-Direktion Wien die vorgenommenen Entlassungen nicht zum Vorwurfe gemacht werden können, weil sie hierbei in völlig korrekter Weise die strenge Einhaltung der ihr zur Verfügung stehenden Kredite pflichtgemäss im Auge hatte.

Ich erlaube mir gleichzeitig gegenüber der bezüglichen Angabe in der Interpellation zu bemerken, dass es sich nicht um die Entlassung von 30, sondern von 14 Aushilfskräften handelt, unter welchen sich auch Pensionisten der k. k. Staatsbahnen befinden.

Bezüglich dieser letzteren trifft das in der Interpellation hervorgehobene Moment der vollständigen Mittellosigkeit nicht zu. Was die übrigen Entlassenen anbelangt, so habe ich die Staatsbahn-Direktion Wien angewiesen, die materielle Lage jedes einzelnen zu prüfen und dort, wo nach dem Ergebnisse der Prüfung sich eine besondere Dürftigkeit erweisen sollte, durch Gewährung von Aushilfen unterstützend einzugreifen.

Auch habe ich die genannte Staatsbahn-Direktion beauftragt, bei in ihrem Stande an Aushilfskräften sich ergebenden Abgängen auf die in Rede stehenden Personen nach Massgabe ihrer Bedürftigkeit und Verwendbarkeit vorzugsweise Bedacht zu nehmen und ihnen sohin in diesem Rahmen wieder einen entsprechenden Erwerb zu bieten.

In der 225. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Mai 1903 haben die Herren Abgeordneten Dr. Weiskirchner und Genossen unter Hinweis auf die vom Allgemeinen österreichischen Gärtnerverband in Wien für den Transport von Gartenprodukten wiederholt angesuchten Erleichterungen im Eisenbahnverkehre die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, den gerechtfertigten Wünschen der österreichischen Gärtner gewährende Folge zu geben.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, dem hohen Hause nachfolgendes mitzuteilen:

Was zunächst die angestrebte Beförderung der Gartenprodukte als Eilgut-, bezw. Expressgut zu den Frachtgutsätzen anbelangt, so würde die Gewährung einer so weitgehenden und ganz singulären Begünstigung zu lebhaften Berufungen anderer Verfrächter Anlass bieten.

Eine derartige Ermässigung der Frachtsätze für Eil- und Expressgut der bezeichneten Art wäre auch angesichts der verhältnismässig hohen Werte der Gartenprodukte, sowie im Hinblicke auf die durch die Volumen solcher Sendungen bedingte ungünstige Wagenausnützung nicht gerechtfertigt.

Für den Exportverkehr wurde über ein diesbezügliches Einschreiten des Allgemeinen österreichischen Gärtnerverbandes seitens des Eisenbahnministeriums die Einführung ermässigter Exporttarife für Gartenbauprodukte auf den österreichischen Staatsbahnen in Aussicht gestellt und auch die Einwirkung auf die Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen wegen Aktivierung gleichartiger Zugeständnisse zugesichert.

Hinsichtlich der übrigen Wünsche beehre ich mich darauf hinzuweisen, dass die schleunige Abbeförderung und schonungsvolle Behandlung der in Frage kommenden Sendungen, sowie die Sorge für eine entsprechende Sicherung derselben gegen Witterungseinflüsse den Exekutivorganen durch die internen Vorschriften der österreichischen Eisenbahnen ausdrücklich zur Pflicht gemacht ist.

Falls dem Eisenbahnministerium konkrete Beschwerden über Ausserachtlassung dieser Vorschriften zur Kenntnis kommen sollten, werden wegen Abstellung der hierbei etwa zutage getretenen Unzukömmlichkeiten geeignete Verfügungen getroffen werden.

Was die Beförderung von Pflanzensendungen in geheizten Wagen zum Schutze gegen Frost betrifft, so könnte eine bahnseitige Beistellung solcher Wagen schon aus dem Gesichtspunkte der gleichmässigen Behandlung aller Verfrächter nicht auf diese Sendungen beschränkt bleiben, sondern müsste auf alle frostempfindlichen Güter ausgedehnt werden.

Eine solche Massnahme würde aber, wie ich bereits anlässlich der Beantwortung einer diesbezüglichen Interpellation dem hohen Hause in der 208. Sitzung am 5. März näher darzulegen die Ehre hatte, unüberwindlichen Schwierigkeiten technischer und finanzieller Natur begegnen.

In betreff des Wunsches nach Zulassung der Ueberweisung der Frachtgebühren bei Pflanzensendungen auf den Empfänger, erlaube ich mir darauf zu verweisen, dass sowohl bei den österreichischen Staatsbahnen, als auch bei der Mehrzahl der österreichischen Privatbahnen für Güter, für welche nach den reglementarischen Bestimmungen die Vorausbezahlung der Fracht bedungen ist, unter ähnlichen Kautelen wie bei den deutschen Eisenbahnen die Frankatur-Zwangsbefreiung vorgesehen ist, und es sohin den Verfrächtern überlassen bleiben muss, bei den in Betracht kommenden Aufgabsbahnen die Frankatur-Zwangsbefreiung für ihre Sendungen nach den diesfalls geltenden Normen zu erwirken.

Ich bin aber gern bereit, derlei Ansuchen, falls dieselben begründet erscheinen, in bezug auf den Bereich der Staatsbahnen einer wohlwollenden Erledigung zuzuführen und, insoweit hierbei Privatbahnen in Betracht kommen, bei den betreffenden Verwaltungen nachdrücklichst zu unterstützen.

In der 235. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Juni 1903 haben die Herren Abgeordneten Dr. v. Hofmann, Dr. Chiari und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, welche die Erneuerung des von seiten der massgebenden Privatbahnverwaltungen gekündigten Uebereinkommens vom Dezember 1891, betreffend die Gewährung von Fahr- und Frachtbegünstigungen für Staats- und Hofbedienstete zum Gegenstande hat.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause vorerst mitzuteilen, dass dem Eisenbahnministerium hinsichtlich der Gewährung von aussertarifmässigen Fahr- und Frachtbegünstigungen für Hof- und Staatsbedienstete, soweit diese Begünstigungen über den Rahmen der den Bahnverwaltungen konzessionsmässig, bezw. im Gesetz- oder Verordnungswege auferlegten Verpflichtungen hinausgehen, ein bestimmender Einfluss auf die Privatbahnverwaltungen nicht zusteht, dass diese Verwaltungen vielmehr in dieser Richtung völlig autonom sind.

Da nun die an dem erwähnten Uebereinkommen vom Dezember 1891 beteiligten Bahnverwaltungen dieses Uebereinkommen seither gekündigt haben, so steht die Sache dermalen so, dass die den Staats- und Hofbediensteten bisher auf den österreichischen Eisenbahnen auf Grund von einheitlichen Permanenz- und Einzellegitimationen bei Reisen in und ausser Dienst für die eigene Person, sowie im Falle der Uebersiedlung anlässlich Versetzung auch für die Angehörigen ihres Haushaltes übereinkommengemäss zugestandenen Fahrbegünstigungen und die Frachtermässigung für ihre Uebersiedlungseffekten vom 1. Jänner 1904 an aufhören werden.

Bekanntlich hat aber die Staatseisenbahnverwaltung mit Gültigkeit vom 1. März 1903 speziell für die Linien der österreichischen Staatsbahnen ein neues Reglement, betreffend die Ausgabe von Fahrbegünstigungs-Legitimationen mit fünfjähriger Gültigkeit für aktive Staats- und Hofbedienstete eingeführt und hat das Eisenbahnministerium nicht unterlassen, auch die dem frühergenannten Uebereinkommen bisher angehörenden Transportunternehmungen, sowie selbst auch die an demselben bisher nicht beteiligte Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Beitritte zu diesem Reglement der österreichischen Staatsbahnen einzuladen.

Einzelne Verwaltungen, und zwar die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und einige kleinere Bahnen haben sich zu diesem Beitritte bereit erklärt.

Im allgemeinen waltet aber, wie leider konstatiert werden muss, augenblicklich bei den meisten Privatbahnverwaltungen eine der neuerlichen Bildung eines Verbandes und der Erneuerung einheitlicher Legitimationen für Staats- und Hofbedienstete ungünstige Stimmung vor.

Die Privatbahnen beabsichtigen indes dem Vernehmen nach nicht sowohl den Staats- und Hofbediensteten die bisher genossenen Fahrbegünstigungen gänzlich zu entziehen, als vielmehr die Einräumung derselben der fallweisen Entscheidung oder autonomen Regelung seitens der einzelnen Verwaltungen vorzubehalten.

Unter diesen Umständen erscheint es ganz ausgeschlossen, eine Ausdehnung der bisher für Staats- und Hofbedienstete bestehenden Begünstigungen auf noch weitere Kreise, insbesondere auf Landes- und Gemeindebeamte ins Auge zu fassen.

Eine solche Ausdehnung würde übrigens auch der in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 17. Juni 1902 beschlossenen Resolution widerstreiten, mit welcher die Regierung aufgefordert wurde, die Gewährung von Begünstigungen auf den Staatsbahnen sachgemäss möglichst einzuschränken und in dieser Beziehung ihren Einfluss auch auf die Privatbahnen geltend zu machen.

Im weiteren Verlaufe dieser Sitzung überreichten die Abgeordneten Procházka und Genossen einen Antrag, betreffend die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter bei den österreichischen Eisenbahnen, die Ernennung der Wagenwärter, resp. Wagenuntersucher der österreichischen Eisenbahnen zu Unterbeamten, die Einreihung der bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen bediensteten Oberwerkmänner in den Status der Unterbeamten und Vorrückung derselben bis in die zweite Kategorie, die Ernennung aller bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen und bei der k. k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft angestellten und in den Werkstätten und Heizhäusern verwendeten Werkmeister zu Beamten, die Aufhebung des Zuschlages bei Benützung der Schnellzüge für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen und die Vorrückung der Blocksignaldiener und Wächterkontrollore der k. k. österreichischen Staatsbahnen bis in die zweite Dienerkategorie.

Schliesslich wurden nachfolgende Interpellationen an den Herrn Eisenbahnminister gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Aushilfsarbeiterschaft in den Werkstätten der Staatsbahnen in Pilsen und betreffend die Wohnungsverhältnisse der Arbeiter und Bediensteten bei den Staatsbahnen in Gmünd in Niederösterreich;
2. der Abgeordneten Ritter v. Królikowski und Genossen, betreffend die Abänderung des Fahrkartentarifes für die dritte Klasse der Schnellzüge;
3. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Einführung von Fahrtaggeldern für das Personal der Lokalbahnen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der Bukowinaer Landesbahnen in der Bukowina;
4. der Abgeordneten Hybeš und Genossen, betreffend die für das Eisenbahnpersonal lebensgefährliche Art der Güterbeförderung auf der Lokalbahn Brünn-Okřiško der Staatseisenbahn-Gesellschaft;
5. der Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen, betreffend die Waggonüberfüllung im Gebiete der Staatsbahn-Direktionen Innsbruck, Linz und Wien;
6. der Abgeordneten Dr. Michejda und Genossen, betreffend die Erschwerung der Orientierung auf dem Bahnhofe in Oderberg durch Anbringung ausschliesslich deutscher Aufschriften;
7. der Abgeordneten Procházka und Genossen, betreffend die Auflassung des bei den k. k. Staatsbahnen kreirten Postens eines Chefretaxators;
8. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend den Vorgang bei Verteilung der Remunerationen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen;
9. der Abgeordneten Dr. Freiherr v. Pražák und Genossen, betreffend die Unterbrechung des Verkehres auf der Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zwischen Brünn und Prerau infolge von Dammrutschungen.

Am 9. Dezember hielt der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn v. Schwegel eine Sitzung ab, in welcher in Anwesenheit Sr. Exzellenz des Eisenbahnministers Dr. Ritter v. Wittek die Regierungsvorlage, betreffend die Beschaffung der Geldmittel zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat angenommen wurde.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester begründete die Regierungsvorlage und beantragt deren Annahme.

Abg. Maštálka beklagt sich darüber, dass in der letzten Zeit immer neue Lokalbahnen in anderen Ländern gebaut werden, ohne dass auf die böhmischen Gebiete Rücksicht genommen werde. Er erklärt übrigens, für die Vorlage stimmen zu wollen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek bemerkt, dass, was die Bedeutung des Umbaues der Kremstalbahn für den Verkehr zwischen Böhmen und Triest anbelangt, das Eisenbahnministerium die gleiche Anschauung wie der Herr Berichterstatter vertrete und dass dieser Standpunkt mit für die Befürwortung der angesprochenen Auslagen in erster Reihe massgebend gewesen sei. Der Minister gibt Auskunft über die verschiedenen zur Sprache gebrachten Lokalbahnprojekte und über den Stand der Verhandlungen wegen Sanierung der Lokalbahn Castolowitz-Reichenau-Solnitz und empfiehlt dem Ausschusse die Annahme der Regierungsvorlage.

Abg. Abt Baumgartner beantragt folgende Resolution: „Bei Gelegenheit des Umbaues der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiter Ordnung wird der Anschluss der Steyrtalbahn an die Kremstalbahn wiederholt als dringend in Erinnerung gebracht."

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Dr. Sylvester wird die Regierungsvorlage angenommen. Desgleichen gelangt der Resolutionsantrag des Abg. Baumgartner nach Befürwortung durch den Berichterstatter zur Annahme.

Zum Referenten für das Haus wurde Abg. Dr. Sylvester bestellt.

In der 254. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Dezember übermittelte der Herr Eisenbahnminister einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung einer Normalbahn von Krems nach Grein.

In derselben Sitzung stellten die Abgeordneten Procházka und Genossen einen Antrag, betreffend die Regelung der Verhältnisse der Kanzlisten der Staatsbahnen.

Weiters wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An das Gesamtministerium.

Seitens der Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend die Förderung der Schiffbau-Industrie in Dalmatien.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Erb und Genossen, betreffend die Entlohnung der Oberbau-Arbeiter bei den k. k. Staatsbahnen;
2. der Abgeordneten Axmann und Genossen, betreffend die Regelung der Lohnverhältnisse der Oberbau-Arbeiter bei den k. k. Staatsbahnen;
3. der Abgeordneten Skala und Genossen, betreffend die nationalen Verhältnisse im Bereiche der Staatsbahn-Direktion Olmütz;
4. der Abgeordneten Voelkl und Genossen, betreffend die Erhöhung des Pachtes für die Bahnhöfe der Staatsbahnen in Niederösterreich;
5. der Abgeordneten Kittel und Genossen, betreffend die Verlegung der Bezirksstrasse Brüx—Laun.

III. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Dr. Ferri und Genossen, betreffend die Verlängerung des Schutzdammes im Hafen Žabić auf der Insel Silba und betreffend den Bau eines Schutzdammes im Hafen Iž-Mali in Dalmatien.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kaaden nach Willomitz (Kaadner Lokalbahnen). (Genehmigung des Detailplanes für die Eisenkonstruktion des Durchlasses in Baukilometer 16·6/7.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Dezember den vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen nachträglich vorgelegten Detailplan für die Eisenkonstruktion des 2 m weiten Durchlasses in Baukilometer 16·6/7 (Betriebskilometer 13·9/14·0) der normalspurigen Lokalbahn Kaaden-Willomitz (Kaadner Lokalbahnen) unter Rückschluss eines signierten Planpares genehmigt.

[E.-M.-Z. 52.935.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. (Aenderung der Stationsbezeichnung Rangierstation Gr.-Jedlersdorf in „Rangierstation Floridsdorf".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Aenderung der Stationsbezeichnung der auf der Linie Wien—Stammersdorf und Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf gelegenen „Rangierstation Gr.-Jedlersdorf" in Rangierstation Floridsdorf" genehmigt.

[E.-M.-Z. 55.088.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Dezember d. J. dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Dr. Hugo Ritter v. Britto und dem Sanitätskonsulenten der österreichischen Staatsbahnen Dr. Salomon Steiner taxfrei den Titel eines Sanitätsrates allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Italienischer Güterverkehr.

Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Artikel und Relationen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Einführung korrespondierender Frachtsätze im Tarifwege, gelangen für nachbenannte Artikel in den nachstehenden Relationen die folgenden Frachtsätze unter Beobachtung der Bestimmungen des Tarifes für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Berechnung:

Artikel	Von	Nach den Transitstationen					
		Peri			Pontebba		
		bei Aufgabe von					
		Stückgut	5000 kg	10.000 kg	Stückgut	5000 kg	10.000 kg
			pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür			pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	
		Frachtsätze in Franken pro Tonne = 1000 kg					
Güter aller Art (ausgenommen sperrige Güter)	Reichenberg {A.T.E. / S.N.D.V.B.} . .	—	71·20	64·20	—	73·30	68·40
Eisen, rohes, Puddeleisen oder Luppeneisen, auch rohe Plattinen, im Schweissofen nicht weiter verarbeitet	Königshof (k.k.St.B.)	—	—	21·60 *)	—	—	15·60 *)
Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaren des Ausnahmetarifes **Nr. 64 h** des Böhmisch-Italienischen Gütertarifes	Altkladno (B.E.B.)	—	—	29·20	—	—	—
	Kladno (B.E.B.)	—	—	28·50	—	—	—
	Pilsen (k.k.St.B.) . . . . . . {	—	—	22·80	—	—	18·20
		—	—	18·81 [1])	—	—	15·40 [1])
Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes **Nr. 64 i** des Böhmisch-Italienischen Gütertarifes	Altkladno (B.E.B.)	—	—	26·10	—	—	—
	Kladno (B.E.B.)	—	—	25·40	—	—	—
	Komotau (B.E.B.)	—	—	23·40	—	—	19·40
	Pilsen (k.k.St.B.)	—	—	17·36	—	—	15·40
Eisen- und Stahlwaren des Ausnahmetarifes **Nr. 64 k** des Böhmisch-Italienischen Gütertarifes	Pilsen (k.k.St.B.)	—	—	17·36	—	—	15·40

*) Nur gültig bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür.

[1]) Nur gültig für die nachbenannten Artikel (die Positionsnummern des Warenverzeichnisses des Böhmisch-Italienischen Gütertarifes sind in Klammern beigesetzt): **Draht** von Eisen oder von Stahl, auch verkupfert, **verpackt** (Pos. 81/310 und 83/314); **Drahtlitzen** (Pos. 120/270 und 524/4); **Stacheldraht** (Pos. 81/310 und 83/314); **Drahtklammern** (Pos. 121/273 und 524/4); **Drahtseile** (Pos. 120/270 und 524/4); **Drahtgeflechte** (Pos. 131/295 und 524/4); **Nieten, Schrauben, Muttern und Unterlagsplatten zu Schrauben,** ausgenommen Nieten, Schrauben, Schraubenbolzen und Muttern zum Schiffs- und Brückenbau (Pos. 158/259 und 524/4); **Schiffsrippen** (Pos. 120/270 und 524/4); **Nägel** (Pos. 158/259 und 524/4); **Ketten** (Pos. 153/150 und 524/4); **Wagenachsen** (Pos. 106/243); **Kochherdplatten** (Pos. 154/263); **Springfedern** (Pos. 518/467).

Artikel	Von	Nach den Transitstationen					
		Peri			Pontebba		
		bei Aufgabe von					
		Stückgut	5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	Stückgut	5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür
		Frachtsätze in Franken pro Tonne = 1000 kg					
Maschinen, zerlegte, und **Maschinenteile** aus Eisen, Gusseisen oder Stahl, auch in Verbindung mit anderem Material; **eiserne Kessel,** auch Dampfkessel (maschinelle Einrichtungsgegenstände für Zuckerfabriken)	Aussig {A.T.E. Oe.N.W.B. St.E.G.}	—	38·80	28·00	—	28·90	22·90
	Prag (Bubna) (B.E.B.)	—	35·30	25·90	—	—	—
	Prag (Sandtor) (B.E.B.)	—	35·30	25·90	—	—	—
	Prag (Smichow) (B.E.B.) . . .	—	35·30	25·90	—	—	—
	Prag St.B. (k.k.St.B.)	—	35·30	25·90	—	23·80	18·60
	Smichow (k.k.St.B.)	—	35·30	25·90	—	23·80	18·60
	Schlan (k.k.St.B.)	—	36·20	26·50	—	25·10	19·60
Pflüge, gewöhnliche, eiserne	Raudnitz (St.E.G.)	52·24	42·30	37·19	—	—	—
Harzleim (Harzseife)	Bodenbach {k.k.St.B St.E.G.}	—	—	44·44	—	—	40·00
	Tetschen (Oe.N.W.B.)	—	—	44·44	—	—	40·00
Holzspäne zu Flechtarbeiten	Bodenbach {k.k.St.B. St.E.G.}	—	—	33·70	—	—	23·50
	Tetschen (Oe.N.W.B.)	—	—	33·70	—	—	23·50
Marmor, in einfach gesägten Platten, ferner Marmor in Blöcken, roh behauen, im Gewichte bis zu 10 t das Stück	Prag St.B. (k.k.St.B.)	—	—	24·50*)	—	—	—
	Smichow (k.k.St.B.)	—	—	24·50*)	—	—	—
Porzellan (einschliesslich Isoliermaterial, Montagegegenstände aus Porzellan und Porzellanisolatoren), in beliebiger Verpackung	Dallwitz (B.E.B.)	—	51·90	34·40	—	53·40	40·30
	Ladowitz (k.k.St.B.)	—	58·90	39·50	—	52·40	39·40
Porzellanerde (Chinaclay, Caolin)	Dallwitz (B.E.B.)	—	—	22·20	—	—	19·10
	Dobřan (k.k.St.B.)	—	—	19·16	—	—	14·20
	Karlsbad (B.E.B.)	—	—	22·10	—	—	19·00
	Kasniau (k.k.St.B.)	—	—	19·40	—	—	14·50
	Ober-Břis (k.k.St.B.)	—	—	19·22	—	—	14·30
	Pilsen (k.k.St.B.)	—	—	18·86	—	—	14·00
	Podersam (k.k.St.B.)	—	—	20·54	—	—	15·20
	Tremoschna (k.k.St.B.)	—	—	19·08	—	—	14·20

*) Nur gültig für Sendungen **von** Peri transit **nach** Prag, bezw. Smichow.

Artikel	Von	Nach den Transitstationen	
		Peri	Pontebba
		Frachtsätze in Franken pro Achse	
Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	Smichow (k.k.St.B.)	76·35	64·22

Wien, am 15. Dezember 1903. [1261]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für die in der Abfertigungsstelle der k. k. österr. Staatsbahnen „Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D.U.B" eingelagerten Getreidesendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 wird für Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, in vollen Wagenladungen, welche in der Abfertigungsstelle der k. k. österr. Staatsbahnen „Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D.U.B." mit der Eisenbahn anlangen und aus dieser innerhalb 12 Monaten, vom Tage der Einlagerung, mit der Eisenbahn weiterbefördert werden, im Oesterreichisch-Ungarischen, Westungarisch-Oesterreichischen und Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande unter Aufrechthaltung der im Tarife, Teil I, Anhang I, enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Ausser den direkten Frachtsätzen werden für die Reexpedition im Lagerhause „S. & W. Hoffmann, Wien D.U.B." 2 Heller pro 100 kg Ueberstellungsgebühr, ferner nebst dieser Gebühr, ohne Rücksicht auf die Aufgabs- und Bestimmungsstation der Transporte, ein Reexpeditionszuschlag von 4 Heller pro 100 kg eingehoben.

Ausser der Ueberstellungsgebühr und dem Reexpeditionszuschlage ist noch bei Reexpedition von Sendungen nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn exkl. Brünn, der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Mähren und Schlesien) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Olmütz bis Hohenstadt (exkl.) für die befahrene Umwegstrecke (Marchegg—Wien—Gänserndorf) eine Gebührendifferenz von 17 Heller pro 100 kg zu entrichten.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit der Wegevorschrift auf den Frachtbriefen aufgegeben werden.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1262]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des bestehenden und Einführung eines neuen Verbandstarifes, sowie eines neuen Anhanges hierzu.

Der in der Nummer 132 dieses Blattes vom 14. November 1903, auf Seite 2781 (1096) angekündigte neue Tarif, Teil II, sowie der hierzu gehörige neue Anhang gelangen nicht mit 1. Jänner 1904, sondern mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 zur Einführung und es bleiben bis dahin das gleichnamige, vom 1. Jänner 1900 gültige Tarifheft 2, samt Nachtrag I, sowie der hierzu gehörige Anhang vom 1. Juni 1902 in Kraft.

Wien, am 19. Dezember 1903. [1263]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 tritt ein Anhang zu Teil II, Heft 5 (Holz) des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband in Kraft.

Derselbe enthält direkte Kartierungsfrachtsätze für die frachtgutmässige Beförderung von Holz von Station Puchberg a. Sch. der Schneebergbahn nach Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und den Stationen Gera (Reuss) (Leipzig), Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bahnhof (Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen und Klingenthal der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Abdrücke dieses Anhanges sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen zum Preise von 8 Pfennig = 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 18. Dezember 1903. [1264]

K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.
Tarifheft 2.

Einführung des Nachtrages VI.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangt zu dem vom 1. September 1897 gültigen Tarifhefte 2 des obigen Kohlenverkehres der Nachtrag VI zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Beschränkung bei Verladung von Wagen mit mehr als 10 t Tragfähigkeit.
II. Einbeziehung von Stationen mit dem Tarif.
III. Anderweite Frachtsätze im Verkehre mit Lokaleisenbahnstationen.
IV. Aufhebung von Frachtsätzen.
V. Aenderung von Stationsnamen.
VI. Ergänzung des Kilometerzeigers.
VII. Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen um den Preis von 40 Heller pro Stück erhältlich.

Budapest, am 17. Dezember 1903. [1265]

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. österreichische Staatsbahnen.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Sonntagsrückfahrkarten.

Die am 25. und 26. Dezember gelösten Sonntagsrückfahrkarten Gablonz a. N. und Friedland i. B. und Raspenau haben zur Rückfahrt auch am 27. Dezember Gültigkeit.

Wien, am 19. Dezember 1903. [1266]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Einführung von Frachtsätzen für Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha), sowie für Petroleum im Verkehre von Mähr.-Schönberg.

Mit Gültigkeit vom 5. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, treten im Rahmen des Tarifes, Teil II, Heft 2, für die nachstehend bezeichneten Transporte bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen im Verkehre von Mähr.-Schönberg die folgenden direkten Frachtsätze in Kraft:

a) Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha),
b) Petroleum.

Von	Eigentumsbahn	Nach: Bremen (Hauptbhf.) Bremen (Freibezirk)		Altona Hamburg B. Hamburg-Sternschanze Harburg H. Harburg U.E. Wilhelmsburg		Stettin		anderen deutschen Hafenstationen
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig						
		a)	b)	a)	b)	a)	b)	
Mähr.-Schönberg . . .	k.k.St.B.	314	312	314	312	234	232	siehe nachstehende Tabelle

	Im Verkehre mit: Brake (Oldbg.)	Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbhf., sowie Inlandshafen) †)	Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbhf., sowie Fischereihafen) †)	Nordenham †)	Nordenham (Fischereihafen) †)	Lübeck	Grabow a. O.	Pommerensdorf	Swinemünde	Vulkan-Bredow	Warnemünde	Züllchow
	sind anzuwenden die Frachtsätze für											
	Bremen †)					Hamburg B.	Stettin					
	mit einem											
	Zuschlag					Abzug	Zuschlag					
	von Pfennig für 100 kg											
a) Rohbenzin aus Petroleum etc.	20	20	20	20	20	5	5	1	33	6	36	6
b) Petroleum	20	20	20	20	20	5	7	2	33	8	36	8

†) Siehe Vorbemerkung 1, 2 und 3 auf Seite 9 und 10 des Tarifes, Teil II, Heft 2.

Wien, am 16. Dezember 1903. [1267]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VII zum Tarif-Teil II, Heft 3A. Druckfehler-Berichtigung.

In dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarifnachtrage sind auf Seite 19 im Ausnahmetarife Nr. 86 (Papier) die Worte „Frachtsätze für 100 kg in Mark" abzuändern in „Frachtsätze für 100 kg in Heller".

Wien, am 18. Dezember 1903. [1268]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Süddeutscher Güterverkehr.

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. September 1902.

Frachtberechnung für Cement.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 für Cement nur bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Eisenbahnwagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief angewendet.

Wien, am 16. Dezember 1903. [1269]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft anderseits.

Neuauflage des Tarifanhanges.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 tritt ein Anhang zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte direkte Kartierungsfrachtsätze für Eil- und Frachtgüter, sowie für speziell angeführte Güter.

Hierdurch wird der Anhang zu den obgenanten Tarifen, gültig vom 1. Jänner 1903, aufgehoben.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den unterzeichneten Verwaltungen und beteiligten Stationen zum Preise von 30 Heller erhältlich.

Wien, am 18. Dezember 1903. [1270]

K. k. österr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag IV zum Tarif-Teil V, Heft 1, vom 1. November 1897.

Am 1. Jänner 1904 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher ausser Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge I—III, Frachtsätze für Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen enthält.

Abdrücke des Tarif-Nachtrages IV sind bei den Endbahnen und beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1903. [1271]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf.

Einführung eines Nachtrages I zu den Sonderbestimmungen und Tarifen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 tritt auf der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf der Nachtrag I zu den Sonderbestimmungen und Tarifen in Kraft.

Derselbe enthält eine Rektifikation über die Ueberstellungsgebühren, sowie die Bestimmungen über die Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtgütern in der Station Gänserndorf L.B., bezw. Gänserndorf Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Uebergangsverkehre.

Dieser Nachtrag ist beim Niederösterreichischen Landeseisenbahnamte in Wien, I. Herrengasse 13, und bei der Betriebsleitung in Gänserndorf zum Preise von 6 Heller erhältlich.

Wien, am 19. Dezember 1903. [1172]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Wiedereinführung der normalen Ladefristen.

Die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 46.650/16 vom 20. Oktober 1903 am 26. Oktober 1903 eingeführte Herabsetzung der Ladefristen auf sechs Tagesstunden wird mit 23. Dezember 1903 wieder aufgehoben und treten demnach mit diesem Tage für das Verladen und Ausladen der Güter die tarifmässigen Fristen wieder in Kraft.

Wien, am 21. Dezember 1903. [1273]

Oesterreichisch-Niederländisch-Englischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Februar 1904 tritt ein neuer Tarif für die direkte Beförderung von Personen- und Reisegepäck im obengenannten Verbande in Kraft.

Gleichzeitig wird der bisherige Tarif vom 1. Mai 1900 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Wien, am 18. Dezember 1903. [1274]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Aufhebung, bezw. Einführung direkter Fahrkarten.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 gelangen unter Aufhebung der gegenwärtig bestehenden Fahrkarten für ausser Dienst reisende Militärpersonen zwischen Teplitz und Leitmeritz Stadt über Aussig neue Fahrkarten, jedoch nur mehr für die III. Wagenklasse der Personenzüge und der Zugsverbindung „A.T.E. Personenzug, Oe.N.W.B. Schnellzug" zum Preise von 75, bezw. 120 Heller zur Einführung.

Die Abfertigung für die I. und II. Wagenklasse erfolgt mit Fahrkarten der nächst niedrigeren Wagenklasse.

Teplitz, am 19. Dezember 1903. [1275]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen:

3. Dezember. In der Teilstrecke Igalo—Zelenika der im Betriebe der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen stehenden Linie Uskoplje—Zelenika wurde infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Sturmflut der Gesamtverkehr eingestellt. Voraussichtliche Dauer der Verkehrsstörung ca. 14 Tage.

6. Dezember. In der Strecke Bierbaum—Fürstenfeld wurde infolge Unterbrechung des Bahnkörpers durch Hochwasser der Gesamtverkehr eingestellt.

8. Dezember. In der Strecke Gersthof—Hernals wurde infolge Rutschung und Einsturz einer Stützmauer der Gesamtverkehr eingestellt. Um 8 Uhr 30 Minuten vormittags wurde der eingeleisige Betrieb und auch am selben Tage der Betrieb auf beiden Geleisen wieder aufgenommen.

8. Dezember. In der Strecke Bierbaum—Fürstenfeld wurde der Gesamtverkehr mit Zug Nr. 157 wieder aufgenommen.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mitteilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Teil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und ermöglicht hierdurch einen Ueberblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn** . . .	K 24·—	K 12·—	K 6·—
für das **Deutsche Reich** . . .	Mk. 25·—	Mk. 12·50	Mk. 6·25
für das **übrige Ausland** . . .	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit **jedem Kalendervierteljahr** begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach **aufliegendem** Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franko.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3665	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kaffeesurrogate der Pos. K—8 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B	Linz		Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Auspitz					288				
					Bärn-Andersdorf					436				
					Brünn K.F.N.B.					307				
					Brünn St.E.G.					307				
					Dittersdorf					436				
					Domstadtl					425				
					Drösing					238				
					Dürnkrut					229				
					Feldsberg					271				
					Floridsdorf					186				
					Frankstadt					438				
					Freiwaldau-Gräfenberg					504				
					Freudenthal					456				
					Friedek-Mistek					440				
					Friedland					430				
					Gänserndorf					211				
					Göding					284				
					Grulich					457				
					Grulich-Stadt					467				
					Gruriberg-Mohrau					457				
					Hannsdorf					456				
					Haugsdorf-Weidenau					534				
					Hellendorf					438				
					Hohenau					244				
					Holleschau					355				
					Hombok					405				
					Hullein					348				
					Jägerndorf					486				
					Kadolz-Mailberg					270				
					Karlsthal					486				
					Kojetein					359				
					Krakau					547				
					Kremsier					355				
					Kriegsdorf					456				
					Leipnik					378				
					Lundenburg					263				
					M. Karlsdorf					471				
					M. Neudorf					274				
					M. Neustadt					423				
					M. Ostrau					444				
					M. Rothwasser					471				
					M. Schönberg					438				
					M. Weisskirchen					391				
					M. Weisswasser					482				
					Märzdorf					456				
					Mödritz					307				
					Niklasdorf					521				
					Nikolsburg					271				
					Olbersdorf					496				
					Olmütz					381				
					Petersdorf-Ullersdorf					446				
					Prerau					363				
					Prossnitz					381				
					Raigern					307				
					Römerstadt					466				
					Sandhübel-Saubsdorf					514				
					Schönbrunn					439				
					Stadt-Weidenau					539				
					Standing					422				
					Sternberg					399				
					Teschen					465				
					Treublitz					423				
					Troppau					466				
					Wagram					198				
					Würbenthal					486				
					Zauchtel					411				
					Ziegenhals					516				
					Zöptau					454				
					Zuckmantel					536				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3666	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks		Salzburg	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle; für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen bei Kokssendungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Gaisbergbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904		Heller pro Tonne			Im Kartierungswege		
				sämtlichen Gruben und Koksanstalten des Ostrauer Revieres				Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	1530	1440	90			
				Mähr.-Ostrau					1530	1440	90			
				Miröschau				Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. und Lokalbahn Swoleňowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	960	900	60			
				Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht)					1252	1162	90			
				Altkladno Buschtěhrad Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg					1252	1152	100			
3667	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Extrakt aus Eichen- und Fichtenholz	Slatina		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1902 (Ausnahmetarif Nr. XLIV)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes		Im Kartierungswege		
					Bregenz transit					281				
					Buchs (Rheintal) transit					276				
					Feldkirch transit					276				
					St. Margrethen transit					281				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3668	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnwagenräder und Gussstahl	Német-Bogsán	St. Margrethen transit*)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	419 Centimes		Im Kartierungswege		
					Lindau transit*)					419 Centimes				
					Buchs (Rheintal) transit*)					414 Centimes				
					Bregenz transit*)					419 Centimes				
3669	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterklassifikation	Nürschan	Wien-Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf das Schiff gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	970 Heller für eine Tonne (= 1000 kg)	840 Heller für eine Tonne (= 1000 kg)	130 Heller für eine Tonne (= 1000 kg)	Im Kartierungswege		

*) Die Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs (Rheintal), Lindau oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs (Rheintal), Lindau oder St. Margrethen adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz trans., Buchs (Rheintal) trans., Lindau trans. oder St. Margrethen trans. zu lauten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Zugestandener Frachtsatz Francs Gold pro 1000 kg Ad a)	b)	c)			
3670	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Magnesit (Bitterspat), roh, auch gebrannt oder gemahlen, b) Magnesitröhren, c) Magnesitziegel und Magnesitsteine	Wartberg-Mürzthal	Audun-le-Roman loko	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil I, Abteilung B, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1902		31·75	31·75	30·85	Im Kartierungswege		
					Batilly loko					31·30	31·30	30·40			
					Belfort loko und transit					26·90	27·—	26·10			
					Carignan transit					34·50	34·50	33·60			
					Dieulouard					31·90	31·90	31·—			
					Givet					37·—	37·05	36·15			
					Hirson transit					36·80	36·80	35·90			
					Homécourt-Joeuf					32·40	32·40	31·50			
					Laon transit					36·45	36·45	35·55			
					Mohon					35·60	35·60	34·70			
					Paris (La Villette-Douane und Reuilly)					36·90	36·90	36·—			
					Saint-Dizier					33·10	33·20	32·30			
					Villerupt-Micheville					34·10	34·10	33·20			
3671	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus und Sprit	Ó-Buda-Filatorigát	den schweizerischen Tarifstationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, St. Margrethen transit und Lindau transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil V, 2. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1890	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die für Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof bestehenden Frachtsätze gelten auch im Verkehre mit Ó-Buda-Filatorigát			Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3672	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	der Abteilungen II und III des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Heidelberg Hauptbhf. (Bad. B. und M.N.B.)	Wildenschwert (Oe.N.W. und St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung ad Abteilung II a und III a für mindestens 5.000 kg; " II b " III b " " 10.000 "; " für einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif Nr. 8 für Wolle etc., enthalten in den Tarifen, Teil II, Heft 7 und 9 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad Abteilung II a Mk. 4·51; " " II b " 4·02; " " III a " 4·30; " " III b " 4·02		Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
			Abfälle vom Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief				Siehe nachstehende Tabelle				

Von	Nach: Brüx (A.T.E.)	Udwitz-Görkau	Warnsdorf (B.N.B.)	Komotau (B.E.B.)	Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B.E.B.	Prag (St.E.G.)	Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)	Görkau	Oberleutensdorf	Prag (St.B.)	Smichow (St.B.)	Wiesa-Oberleutensdorf	Gablonz a. N.	Schimitz
	Frachtsätze für 100 kg in Mark													
Freiburg i. Br.	—	—	2·92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hausen-Raitbach	—	—	3·15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heidelberg Hptbhf. B.B. / Heidelberg Hptbhf. M.N.B.	2·30	2·27	2·44	2·18	2·64	2·69	4·06	2·27	2·35	2·69	2·64	2·35	2·74	4·06
Karlsruhe Hptbhf. und Rangierbahnhof	—	—	2·45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen Rh.	—	—	2·52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim B.B.	—	—	2·48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim D.-B. Mainz	—	—	2·48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim N.V.	—	—	2·45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3673	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Steinsalz aus Pos. 8—7 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902, ausgenommen Fabriksalz	Wieliczka	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg). Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900	272	226	46	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
				Bochnia	Wien Nord- oder Staatsbahnhof				291	245	46			
				Wieliczka	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito				273	227	46			
				Bochnia	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito				292	246	46			
				Wieliczka	Jedlersdorf transito			Tarif-Teil II, Heft 1, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	271	226	45			
				Bochnia	Jedlersdorf transito				290	245	45			
				Wieliczka	Stadlau			Kartierungsfrachtsätze laut der fortlaufenden Nummer 3102 in der Nummer 142 dieses Blattes ex 1903	289	243	46			
				Bochnia	Stadlau				308	262	46			
			Fabriksalz aus Pos. 8—7 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Wieliczka	Wien Nord- oder Staatsbahnhof			Kartierungsfrachtsätze laut der fortlaufenden Nummer 3102 in der Nummer 142 dieses Blattes ex 1903	258	219	39			
				Wieliczka	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito				260	220	40			
				Wieliczka	Stadlau				275	236	39			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3674	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinsalz der Pos. S—7 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902	Bochnia	Brünn Nordbhf.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	245	205	40	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. österr. Staatsbahnen sind an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht beteiligt
					Chirlitz-Turas				241	205	36			
					Sokolnitz				237	205	32			
					Krzenowitz				232	205	27			
					Holubitz				230	205	25			
					Rausnitz-Slawikowitz				228	205	23			
					Wischau				220	205	15			
					Eywanowitz				216	205	11			
					Nezamislitz				212	205	7			
					Kojetein				206	205	1			
					Ober-Gerspitz				246	219	27			
					Mödritz				248	219	29			
					Raigern				251	222	29			
					Rohrbach i. M.				254	227	27			
					Branowitz				258	233	25			
					Auspitz				263	240	23			
					Saitz				260	245	15			
					Kostel				256	251	5			
				Wieliczka	Brünn Nbhf.				226	186	40			
					Chirlitz-Turas				222	186	36			
					Sokolnitz				218	186	32			
					Krzenowitz				213	186	27			
					Holubitz				211	186	25			
					Rausnitz-Slawikowitz				209	186	23			
					Wischau				201	186	15			
					Eywanowitz				197	186	11			
					Nezamislitz				193	186	7			
					Kojetein				187	186	1			
					Ober-Gerspitz				227	200	27			
					Mödritz				229	200	29			
					Raigern				232	203	29			
					Rohrbach i. M.				235	208	27			
					Branowitz				239	214	25			
					Auspitz				244	221	23			
					Saitz				241	226	15			
					Kostel				237	232	5			
3675	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Fabriksalz aus Pos. S—7 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt B, vom 1. Jänner 1902	Wieliczka	Floridsdorf	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Kartierungsfrachtsatz laut der fortlaufenden Nummer 3102 in der Nummer 142 dieses Blattes ex 1903	256 Heller	233 Heller	23 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3676	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oester.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ziegel (Mauer- und Dachziegel), insoweit selbe in den Ausnahmetarif IV—a) des für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gültigen Lokalgütertarifes vom 1. Juli 1899 fallen	Zistersdorf	Stadlau via Neu-Süssenbrunn	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Transporte durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	41 Heller		Im Kartierungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
									Heller	Heller	Heller			
					Wien Nordbahnhof				32	26	6			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				32	27	5			
					Floridsdorf		vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904		31	26	5	Im Rückvergütungswege		
		Oester.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Stadlau via Neu-Süssenbrunn			Vorstehender Kartierungsfrachtsatz laut Absatz 1	41 Heller	36 Heller	5 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3677	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rostfallzünder, Kokszünder, dann Koksasche	Myslowitz transito	Trzebinia	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	188 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	166 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	22 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
3678	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Salz der Pos. 8—7 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Jänner 1902	Krakau	Olmütz transito (für Pardubitz und darüber hinaus gelegene Stationen) Olmütz transito (für Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis inkl. Moravan, dann für über Hohenstadt, Triebitz, Wildenschwert und Chotzen hinaus gelegenen Stationen anderer Bahnen)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in beliebigen Mengen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, bezw. insoweit direkte Tarife bestehen, auch einschlägige direkte Tarife	Bezügliche Frachtsätze aus den Lokalgütertarifen, bezw. einschlägige Gebührenanteile aus den direkten Tarifen	136 Heller 149 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt.	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3679	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	Unbearbeitete Kalksteinabfälle	Stramberg	Teschen transit (für Sendungen nach Trzynietz)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 18.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Aufladens durch den Absender. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	23 Heller		Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf, Wien, IV. Wiedener Gürtel 32. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
3680	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, b) Hruschau und Mähr.-Ostrau	Wörgl (k.k.St.B.) loko	**Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.** Die bezüglichen Transporte nach Wörgl müssen dortselbst bezogen und mittels Strassenfuhrwerkes abgeführt werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf, vom 1. Juni 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) a) 1810 b) 1810	a) 1660 b) 1650	a) 150 b) 160	Im Kartierungswege		
					Söll-Leukenthal			Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 1660 b) 1650				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									pro metr. Tonne (à 1000 kg) Heller					
3681	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Eisenerz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das Effektivgewicht der Sendungen, mindestens aber für 10.000 kg pro Wagen. Verladung der Sendungen in die für diesen Verkehr bestimmten Kontingentwagen. Besorgung des Aufladens durch den Absender. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	1440	1140	300	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
3682	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Kalk, gebrannter	Stramberg	Wien (Staatsbahnhof) via Neu-Süssenbrunn	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane. Einhaltung der allgemein gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Vorstehender Kartierungsfrachtsatz	85 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
							vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904		Besteht kein direkter Frachtsatz	89 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
3683	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel, Tegel, Tegelsteine, Sand, Erde, Schotter und Eis	Maria-Lanzendorf (Industriegeleise bei km 11·432)	Wien E.W.A. loko und Uebergang oder Klein-Schwechat loko und Uebergang	**Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 30.000 Tonnen im Jahre 1904,** in welche Menge auch die angekommenen Güter, als Kohle u. s. w. einbezogen werden. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der betreffenden tarifmässigen Vorschriften. Auf- und Abladen seitens des Absenders, bezw. Empfängers oder auf deren Kosten, u. zw.: a) in Wien E.W.A. und Simmering E.W.A. innerhalb 10 Tagesstunden; b) in den übrigen Stationen innerhalb 24 auf einander folgenden Tagesstunden, und c) im Ziegelwerke Leopoldsdorf innerhalb 6 Tagesstunden, Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet. Die Tagesstunden werden zu a) für die Zeit vom 1. März bis Ende September von 5 Uhr früh bis 8 Uhr abends, für die Zeit vom 1. Oktober bis Ende Februar von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends, zu c) vom Augenblicke der Bereitstellung der Wagen gezählt. Für die Uebersteilung von Maria-Lanzendorf auf das Industriegeleise oder umgekehrt wird ausser den Frachtsätzen noch eine Zuschubgebühr eingehoben, u. zw. für Wagenladungen 3 Heller für je 100 kg, mindestens aber 3 Kronen für jeden Wagen; für Stückgüter 8 Heller für 100 kg	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	6·5 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-, bezw. Duplikat-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1905	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen; die bezügliche Drucksorte kann durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden
3684			Holzbrettchen der Pos. H—18 der Güter-Klassifikation des Tarif-Teiles I	Klein-Schwechat	Wien E.W.A.	**Gesamtverfrachtung von mindestens 1000 Tonnen im Jahre 1904** gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			15 Heller	12 Heller	3 Heller		Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1905	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3685	Eisenbahn Wien-Aspang	Schneebergbahn	Materialien und Güter aller Art, welche zum Baue und zur Fertigstellung von Villen und Landhäusern in Puchberg a. Sch. und Umgebung verwendet werden, bei Beförderung als Frachtgut	allen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn	Puchberg a. Sch.	**Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 1000 Tonnen im Jahre 1904.** Frachtzahlung für jene Menge, welche tarifmässig für die betreffende Tarifklasse, bezw. für das betreffende Gut vorgeschrieben ist. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent Frachtnachlass von den bestehenden Frachtsätzen mit Ausschluss der Ueberfuhrs- und Schleppbahngebühren mit der Massgabe, dass den beteiligten Bahnen mindestens ein Einheitssatz von 0·8 Heller für 100 kg gewahrt bleibt	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1905. Sendungen, welche nach bestehenden Frachtsätzen abgefertigt werden, deren Brutto-Einheitssatz 0·8 h oder weniger beträgt, sind im nebenstehenden Frachtnachlasse nicht eingeschlossen, werden demnach in die zu gewährleistende Menge zwar einbezogen, ohne jedoch an der Rückvergütung teilzunehmen	Die bezüglichen Drucksorten können durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden
3686	Eisenbahn Wien-Aspang		Malz und Malzkeime	Traiskirchen E.W.A.	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	**Gesamtverfrachtung von mindestens 3500 Tonnen im Jahre 1904,** in welche Menge auch alle Getreide- und Mineralkohlensendungen von und nach Traiskirchen E.W.A. einerseits und nach und von Wien E.W.A., Klein-Schwechat, Sollenau und Wr. Neustadt anderseits eingerechnet werden, ohne jedoch an der Rückvergütung teilzunehmen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	18 Heller	15 Heller einschliesslich Auf- und Ablegegebühr	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen monatliche Vorlage der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern und der Frachtbrief-Duplikate bei Aufgabsgütern. — Die Auszahlung der Rückvergütung erfolgt erst nach Ablauf des Verfrachtungszeitraumes	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen; die bezüglichen Drucksorten können durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden
				oder umgekehrt										
			Wägegeld in Traiskirchen E.W.A.			**Bei Abwage von mindestens 150 Wagenladungen** a) auf der Magazinswage, b) auf der Geleisebrückenwage			a) 2·0 Heller für je 100 kg b) 120 Heller für einen Wagen	a) 1·2 Heller für je 100 kg b) 80 Heller für einen Wagen	a) 0·8 Heller für je 100 kg b) 40 Heller für einen Wagen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3687	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebsführende der Schneebergbahn		Gyps, Gypsdielen, Gypsplatten	Puchberg a. Sch.	Wr. Neustadt Sch.B.B. Uebergang (nur für Sendungen nach südlich Wr. Neustadt gelegenen Südbahnstationen)	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904**	**Lokalgütertarif**	35	28	7	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1905. Die Flüssigmachung des rückzuvergütenden Betrages erfolgt erst nach Ablauf der Gültigkeitsdauer dieser Begünstigung**	**Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen; die bezügliche Drucksorte kann durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden**
									Heller	Heller	Heller			
3688	**Eisenbahn Wien-Aspang**		**Mauer- und Dachziegel, dann Weisskalk, letzterer Artikel auch als Zuladung zu Mauer- und Dachziegel**	Erlach	**Wr. Neustadt**	**Gesamtverfrachtung von mindestens 4000 Tonnen im Jahre 1904, und zwar Ziegel, Weisskalk und mineralische Kohle in allen nebenstehenden Verkehrsbeziehungen, worunter mindestens 50 Wagen mineralische Kohle zur Beförderung gelangen müssen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen seitens des Absenders, bezw. Empfängers innerhalb acht Tagesstunden. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen.**			10	8	2		**Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern bis Ende Februar 1905**	
					Seebenstein				10	8	2			
					Scheibling-kirchen				11	9	2			
			Kohlen, mineralische	Wr. Neustadt	**Erlach**				13	8	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3689	Eisenbahn Wien-Aspang		Weisserde	Aspang	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat loko und Uebergang	**Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 1000 t im Jahre 1904.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Lokalgütertarifes, Ausnahmetarif VI	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	40 Heller	36 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1905	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen; die bezüglichen Drucksorten **können** durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden.
3690									Heller	Heller	Heller		Vorlage der **auf** die den Nachweis leistende Firma lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, bezw. der Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplikate bei Aufgabsgütern bis Ende Mai 1905	
			Garn	Tattendorf	Wr. Neustadt	**Gesamtverfrachtung von mindestens 2500 t im Jahre 1904,** in welche Menge auch die über Wien E.W.A. bezogene Mineralkohle eingerechnet wird. Verzicht auf die Achsverfrachtung. In beliebigen Mengen			22	20	2			
			Garn	Tattendorf	Wien E.W.A.				32	29	3			
				oder umgekehrt										
			Güter der Tarifklasse I	Tattendorf	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat loko und Uebergang				52	46	6			
			Güter der Tarifklasse II						45	40	5			
			Güter der Tarifklasse A mit Ausnahme von leeren Verpackungsgegenständen						42	38	4			
			Baumwolle, gepresst	oder umgekehrt					30	28	2			
				Wr. Neustadt Uebergang	Tattendorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen			18	12	6			
			Verpackungsgegenstände, leere	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat loko und Uebergang	Tattendorf	In beliebigen Mengen			42	30	12			
				oder umgekehrt										

Eisenbahn Wien-Aspang

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publikation erfolgt: von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
3691									Heller	Heller	Heller			
			Eilgüter, gewöhnliche	Guntramsdorf-Kaiserau sowie umgekehrt	Wr. Neustadt loko und Uebergang	Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 3500 Tonnen, und zwar mindestens 3000 Tonnen mineralische Kohle und 500 Tonnen sonstige Güter, Eil- und Stückgüter inbegriffen, im Jahre 1904. In die zu gewährleistende Menge werden auch die sonstigen in Guntramsdorf-Kaiserau aufgegebenen oder bezogenen Sendungen der reklamierenden Partei eingerechnet, jedoch ohne Teilnahme an der Rückvergütung. Die Sendungen müssen für ein mit der Haltestelle Guntramsdorf-Kaiserau in Schienenverbindung stehendes Etablissement bestimmt oder von demselben aufgegeben sein und wird für jeden auf das Abstellgeleise überstellten oder von dort abgeholten Wagen, ohne Rücksicht auf Inhalt und Gewicht der Ladung, ausser den Frachtgebühren noch eine Schleppbahngebühr von einer Krone eingehoben. Von dieser Gebühr wird eine Rückvergütung nicht geleistet	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	115	71	44	Im Rückvergütungswege	Gegen monatliche Vorlage der auf die reklamierende Partei lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, sowie der Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplikate bei Aufgabsgütern. Die Ausbezahlung des Rückvergütungsbetrages erfolgt erst nach Ablauf des Gesamtverfrachtungs-Zeitraumes	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen. Die bezüglichen Drucksorten können durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden
			Frachtgüter der Klasse I						47	38	9			
			" " " II						41	33	8			
			" " " A						38	28	10			
			" " " B						31	25	6			
			" " " C						28	22	6			
			" " Sp.-T. 1						35	28	7			
			" " " 2						31	25	6			
			Frachtgüter der Tarifklassen I und II bei Aufgabe von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen						a) 47 / 41	31	16 / 10			
									b) 47 / 41	28	19 / 13			
3692									Heller	Heller	Heller			
			Getreide der Pos. G–9 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat sowie umgekehrt	Truman	Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 1500 Tonnen im Jahre 1904 von Getreide in vollen Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge, sowie von Mehl und anderen Mühlenerzeugnissen bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge. Bei Mehl wird die Rückvergütung auch dann geleistet, wenn in einem Wagen Sendungen für mehrere Empfänger nach ein und derselben Abgabsstation zusammengeladen werden. In das Garantiequantum sind auch die über Sollenau L.B. und Wr. Neustadt verfrachteten Mengen einzurechnen, welche jedoch an der Rückvergütung nicht teilnehmen			20	18	2		Vorlage der Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplikate für aufgegebene und der Original-Frachtbriefe für angekommene Güter bis längstens Ende Februar 1905	
			Mehl und andere Mühlenerzeugnisse der Pos. M–4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen						a) 24	21	3			
									b) 20	17	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3693	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Glaubersalz der Pos. G−18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Warnsdorf (B.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	ad a) 83 Heller ad b) 76 Heller	ad a) 78 Heller ad b) 63 Heller	ad a) 5 Heller ad b) 13 Heller	Im Kartierungswege		
			Presshefe, als Eilgut	Schönpriesen	Ober-Liebich (Station der Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau)	Aufgabe in beliebigen Mengen.		Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	122 Heller				Instradierung via Bodenbach-Böhm. Leipa
3694	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Cement, auch hydraulischer Kalk	Beraun	Annathal-Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen für diesen Artikel keine direkten Tarif-Frachtsätze	Heller 89		Im Kartierungswege		
					Bleistadt					89				
					Hartenberg					86				
					Zieditz					81				
					Zwodau-Davidsthal					83				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3695	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Cement	Lobositz (A.T.E.)	Brüx (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen aus einem mit der Station Lobositz (St.E.G.) in Schienenverbindung stehenden Unternehmen stammen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Oktober 1901, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Heller a) 59 b) 41	Heller a) 58 b) 34	Heller a) 1 b) 7	Im Kartierungswege		*) In dem Frachtsatze für Lobositz (A.T.E.) nach Wiesa-Oberleutensdorf ist die Ueberstellungsgebühr von Lobositz (St.E.G.) nach Lobositz (A.T.E.) bereits inbegriffen
				Lobositz (A.T.E.)	Bruch (k.k.St.B.)				a) — b) 46	a) — b) 43	a) — b) 3			
				Lobositz (A.T.E.*) und St.E.G.)	Wiesa-Oberleutensdorf (k.k.St.B.)				a) — b) 48	a) — b) 47*)	a) — b) 1			
3696	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Bier der Pos. B—13 der Güterklassifikation	Böhm. Leipa (A.T.E. und B.N.B.)	Buchau (k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 175		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Nestersitz-Pömmerle	Tyssa-Königswald					38				
			Emballagen, gebrauchte, leere, des Abschnittes C—V a und b	Buchau (k.k.St.B.)	Böhm. Leipa (A.T.E. und B.N.B.)					132				
			der I. Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Tyssa-Königswald	Nestersitz-Pömmerle					30				
				Ober-Georgenthal	Raudnitz (St.E.G.)					59				
				Bünauburg	Schönpriesen					28				
				Eulau	Schönpriesen					32				
				Ober-Georgenthal	Schönpriesen					43				
				Oberleutensdorf	Schönpriesen					43				
				Tyssa-Königswald	Schönpriesen					32				
				Eulau	Theresienstadt					45				
				Ober-Georgenthal	Theresienstadt					51				
				Tyssa-Königswald	Theresienstadt					45				
				Tyssa-Königswald	Nestersitz-Pömmerle					38				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3697	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Trifail und Sagor	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. **Auflieferung von mindestens 10.000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.**	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	71	50	21	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
				Cilli		Die Sendungen müssen mit direkten, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden internationalen Frachtbriefen expediert werden	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904		83	72	11			
				Cilli	Triest S.B.	Die Sendungen müssen per mare zur Weiterbeförderung gelangen (Destinationen nach Istrien ausgeschlossen)	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Anhang zum Tarife (Teil II, Heft 1) für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	72	62	10		Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplikate unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffskonnossemente, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
				Hrastnigg					62	54	8			
				Trifail					60	52	8			
				Sagor					60	52	8			
			Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle als Grieskohle	Trifail		Die Sendungen müssen nach der italienischen Ostküste verschifft werden	vom 1 Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904		60	46	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
3698	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Wein der Pos. W—10 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, mit Ausnahme von Wein in Flaschen	Borst	Laibach S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. In jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	119	117	2	Im Kartierungswege		
				Herpelje-Kozina					111	110	1			
				Podgorje					119	110	9			
				Rakitovic					126	117	9			
				Pinguente					126	124	2			
				Rozzo					133	124	9			
				Lupoglava					133	130	3			
				Cerovglie					147	142	5			
				Mitterburg-Pisino					154	142	12			
				St. Pietro in Selva					161	148	13			
				Canfanaro					168	154	14			
				Dignano					174	166	8			
				Bost		Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen			118	111	7			
				Herpelje-Kozina					111	105	6			
				Podgorje					118	105	13			
				Rakitovic					125	111	14			
				Pinguente					125	118	7			
				Rozzo					132	118	14			
				Lupoglava					132	124	8			
				Cerovglie					145	135	10			
				Mitterburg-Pisino					151	135	16			
				St. Pietro in Selva					157	141	16			
				Canfanaro					164	146	18			
				Dignano					170	157	13			
3699	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Maschinenteile, eiserne	Buchs transit	Triest-Freihafen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarife für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Triest und Fiume einerseits und Bregenz trs., Buchs trs., Feldkirch trs. und St. Margrethen trs. anderseits via Brenner-Arl vom 1. Juli 1900	285 Centimes	255 Centimes	30 Centimes	Kartierung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3700	Südbahn-Gesellschaft		Pflanzen und Bäumchen bei eilgutmässiger Beförderung	sämtlichen Stationen der österreichischen Linien der Südbahn-Gesellschaft	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen für die Jubiläumsanpflanzung in Dalmatien bestimmt und von einer diese Bestimmung beglaubigenden Bescheinigung der k. k. Statthalterei in Zara begleitet sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Lokalgütertarifes für die frachtgutmässige Beförderung, mit einem Minimaleinheitssatze von 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km, plus 8 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
3701	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle a) Lignit und Glanzkohle, b) Grieskohle (Grob- und Feingries)	Hrastnigg, Trifail und Sagor	Cormons	**Auflieferung von mindestens 30.000 Tonnen zu 1000 kg von vorgenannten Kohlensorten zusammen nach den vorbezeichneten Bestimmungsstationen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben, bezw. Anhang zum Tarife (Teil II, Heft 1 und 2) des Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller a) 60 b) 56	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
					Görz und Rubbia-Savogna					a) 56 b) 52				
					Sagrado und Ronchi S.B.					a) 54 b) 50				
					Dornegg-Feistritz, Monfalcone, Nabresina Triest S.B. und Fiume					a) 52 b) 48 bezw. inkl. ungar. Steuer bei Fiume				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3702	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische, und Kokes, als Frachtgut	von: Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode, Möhlten	nach: Prag-Hrabovka transit mit der frachtbriefmässigen Bestimmung nach den im zitierten Tarife vom 1. September 1897 **nicht** enthaltenen und in der 6. Rubrik näher bezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen / den im zitierten Tarife vom 1. September 1897 **enthaltenen** und in der 6. Rubrik näher bezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	**Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife.** Die Sendungen müssen frachtbriefmässig nach einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direktionen: Innsbruck, Linz, Villach oder Wien (mit Ausnahme der Strecken: Gmünd bis Ziersdorf samt Seitenlinien und Sigmundsherberg bis Hadersdorf exkl., dann mit Ausnahme von Wien) bestimmt sein. Die Frachtbriefe müssen mit der Routenvorschrift: „Ueber Mittelsteine—Tinischt—Königgrätz—Kolin—Prag St.E.G." versehen sein.	vom 1. Jänner **1904** bis auf Widerruf, längstens bis **Ende** Dezember **1904**	Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der: a) k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897, b) Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	380 Heller für 1000 kg / 340 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1905	Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der zitierten Tarife ermässigen sollten, verringern sich die Nachlässe in gleichem Ausmasse

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3703	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische, und Kokes als Frachtgut		a) den im zitierten Tarife vom 1. September 1897 enthaltenen und in der 6. Rubrik näher bezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen. b) Prag transit mit der frachtbriefmässigen Bestimmung nach den im zitierten Tarife vom 1. September 1897 nicht enthaltenen und in der 6. Rubrik näher bezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Die Sendungen müssen frachtbriefmässig nach einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direktionen: Innsbruck, Linz, Villach oder Wien (mit Ausnahme der Strecken: Gmünd—Ziersdorf samt Seitenlinien und Sigmundsherberg—Hadersdorf exkl., sowie mit Ausschluss von Wien) bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarife für den niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der: k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897; Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897; Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	Heller für 1000 kg a) b)	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Frachtbrief-Duplikate, konsigniert, längstens bis Ende März 1905	Die Nachlässe ad a) gelten von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. September 1897, jene ad b) von den direkten Frachtsätzen der zitierten Tarife vom 1. November 1897. Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der zitierten Tarife ermässigen sollten, verringern sich die Nachlässe in gleichem Ausmasse
				Bismarckschacht							318 428			
				Segen-Gottes-grube							318 428			
				Hans Heinrich-Tiefbau							318 428			
				Friedens-hoffnungs-grube unterer Anschluss							318 428			
				Friedens-hoffnungs-grube oberer Anschluss							318 428			
				Glückhilfgrube oberer Anschluss							318 428			
				Juliusschacht							318 428			
				Bahnschacht							316 428			
				Koksanstalt Bahnschacht							316 428			
				Charlottenbrunn							320 428			
				Steingrund							318 428			
				Cäsargrube							318 428			
				Melchiorgrube							318 428			
				Egmond- und Mayrauschacht							326 428			
				Gustav- und Abendröthe-grube							337 428			
				Fellhammer							318 428			
				Neue Heinrich-grube							314 428			
				Conradsthal, David- und Wiegandgrube							316 428			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3704	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	eingereiht in Tarifklasse des bezogenen Verbandstarifes: 1 2 3a 3b 4a 4b 4c 5 6a 6b 7 8 9 10a 10b 10c 11a 11b 12 13a 13b 14a 14b 15a 15b 16a 16b 17a 17b 18a 18b 19a 19b 20 21 22 23a 23b 24 25 Ausnahmetarif B a Ausnahmetarif B b	Görlitz (S.St.B.) über Triest oder Fiume seewärts	Piraeus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Konstantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1891 gültigen Tarifes, Teil I, für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante)	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Ausgabe eines neuen bezüglichen Tarifes, Teil II, Heft 3, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Teil II, Heft 3 (für den Export aus Sachsen) gültig vom 1. November 1892	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Gulden ö. W. Gold 3·31 2·81 2·80 2·54 2·81 2·62 2·54 2·54 3·30 3·27 2·08 2·12 2·39[2]) 2·30 2·81 2·23 2·14 2·00 1·94 1·92[1]) 1·78 2·00 1·93 1·92[1]) 2·01 1·95 2·00 1·94 2·27 2·20 2·04 1·96 2·11 1·95 2·12 2·11[3]) 2·04 2·03[3]) 2·21 2·21 2·14 2·18 2·09 2·10 2·40 2·11 1·95		Im Kartierungswege*)		[1]) Nur für Ladungen nach Salonik, Dedeagatsch und Konstantinopel. [2]) Nur für Thonwaren. [3]) Nur für Papier und Pappe aller Art. *) Siehe auch Abschnitt C des in Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Teil I
3705	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Milchgefässe, leer, gebraucht,*) als Eilgut	Wien Südbahnhof	Winzendorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Verkehrsleitung über Wr. Neustadt—Mödling	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife (Teile II)	Bestehen keine direkten Frachtsätze	83 Heller		Im Kartierungswege		*) Die Milchgefässe müssen mit dem Eigentumsmerkmale des Besitzers versehen sein
			Milch als Eilgut	Winzendorf	Wien Südbahnhof					106 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									pro Tonne zu 1000 kg					
3706	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Kokes	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Hruschau und Mähr.-Ostrau; c) Karwin	Donawitz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehre via Wien und Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 1330 Heller; b) 1300 Heller; c) 1382 Heller		Im Kartierungswege		Die Frachtnachlässe werden von der Südbahn-Gesellschaft, der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, bezw. der Kaschau-Oderberger Eisenbahn getragen
				den unter a), b) und c) bezeichneten Kokesanstalten und Stationen		Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 70.000 metr. Tonnen (zu 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Vorstehende Kartierungs-Frachtsätze	ad a) 1330 Heller ad b) 1300 Heller ad c) 1382 Heller	ad a) und b) 1160 Heller ad c) 1212 Heller	ad a) und c) 170 Heller ad b) 140 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3707	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, genannt in den Punkten a, e, k und l der Pos. E—5, ferner Eisen-Halbfabrikate, als: Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln, Flammen, Platinen, rohe Blöcke von Flusseisen oder Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets) aus der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Graz S.B.	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen nebenbezogener Tarife. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen nach Hafenplätzen der Levante oder darüber hinaus, bezw. via Suezkanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Hafenplätzen zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1 für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Lokalgütertarif, Teil II, der Graz-Köflacher Eisenbahn	Verschieden	Heller 98	Verschieden	Im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege unter Einhaltung der im Abschnitte I, bezw. K des Heftes 1 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifes enthaltenen „Speziellen Bestimmungen", betreffend die Erbringung des Destinationsnachweises	Im Rückvergütungswege gegen Beibringung der laut nebenbezogener Tarifbestimmungen vorgeschriebenen Dokumente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	
				Kapfenberg						110				
				Kindberg						110				
				Leoben						110				
				Mürzzuschlag						115				
				Wies						154				
3708			Zaggeln und Flammen aus der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Store					Heller 89	Heller 74	Heller 15			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3709	**Südbahn-Gesellschaft**		Spiritus	Wien-Matzleinsdorf	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandsgütertarifes. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. September 1898	190 Heller	140 Heller	50 Heller	Im Kartierungswege		
3710	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—18, a und c, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Franzdorf	Cervignano (Station der Lokalbahn Monfalcone-Cervignano)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen nach Monfalcone müssen in dieser Station bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber in dieser Station auf eine Anschlussbahn übergehen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Heller 96	Heller 88	Heller 8	Im Kartierungswege		Hinsichtlich der Frachtsätze ab Krainburg und Bischoflack nach Monfalcone wird der Nachlass von der Strecke Laibach—Monfalcone getragen.
				Krainburg	Monfalcone S.B.				103	97	6			
				Bischoflack					103	97	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3711	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlmateriale der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, zu Schiffsbauzwecken der Handels- oder k. u. k. Kriegsmarine	Donawitz	Triest und Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen nebenbezogener Tarife. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen an Schiffsbau-Etablissements, bezw. an die k. u. k. Kriegsmarine adressiert sein Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1 und 2	Bestehen keine direkten Frachtsätze	181 Heller inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege	.	
3712			Eisen- und Stahlmateriale der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, zu Schiffsbauzwecken der k. u. k. Kriegsmarine		Pola	Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine adressiert sein				158 Heller				
3713			Eisen und Stahl der Pos. E—5, Punkt b, c, d, g, h, k und l, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I		Triest	Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen				131 Heller		Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
			Eisen und Stahl der Pos. E—5, Punkt a und e, dann Eisen-Halbfabrikate, als: Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln, Flammen, Platinen, rohe Blöcke von Flusseisen oder Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets) der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I							122 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3714	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, für den Galizisch-Ungarischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Jänner 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Buda-Császarfürdö-kiterö und Ó-Buda-Filatórigát

Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller

Kilometer	Von oder nach	Eilgut gewöhnliches	Eilgut ermässigtes	Eilgut besonders ermässigtes	Frachtgut Sperrige Güter	Klasse I, bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg	Klasse I, mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Klasse I, mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Klasse II, Mengen unter 5000 kg	Klasse II, mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Klasse II, mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Wagenladungsklasse A, 5000 kg	Wagenladungsklasse A, 10.000 kg	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3	Ausnahmetarif I a Emballagen	Ausnahmetarif I b Säcke	Ausnahmetarif II Holz
459	Bielitz	1147	539	539	817	595	428	425	465	428	425	291	290	206	166	225	164	135	272	215	152
511	Chrzanow K.F.N.B.	1319	601	601	911	657	480	474	518	480	474	329	325	234	182	253	181	153	286	243	165
470	Dzieditz	1183	552	552	837	608	439	435	476	439	435	299	297	212	171	231	169	140	271	221	157
535	Granica	1392	628	628	952	684	502	494	541	502	494	345	340	246	187	264	187	157	293	254	169
555	Krakau K.F.N.B. / k.k.St.B.	1426	650	650	984	706	515	505	557	515	505	350	344	248	186	263	186	154	285	228	162
530	Krzeszowice	1376	623	623	943	679	497	490	536	497	490	341	337	244	186	261	186	156	292	251	168
446	Lodygowice	1104	523	523	794	579	415	413	452	415	413	282	281	198	159	217	159	130	264	207	143
491	Oświęcim K.F.N.B.	1255	578	578	877	634	461	456	498	461	456	315	313	224	178	243	175	149	279	233	162
547	Bodgórze-Bonarka k.k.St.B.	1393	638	638	966	694	505	497	547	505	497	344	338	243	184	259	184	152	283	226	160
532	Szczakowa	1386	626	626	948	682	500	493	539	500	493	344	339	245	186	263	186	156	293	253	168
516	Trzebinia K.F.N.B.	1335	607	607	920	663	485	478	523	485	478	332	329	237	183	255	183	154	288	245	166

Die Auf- und Abgabe von Stück- und Wagenladungsgütern ist auf jene Sendungen beschränkt, welche von den mit dieser Ausweiche in Schienenverbindung stehenden Industrie-Etablissements zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen, und zwar: Erste Budapester Dampf- und Kunstmühle-Aktien-Gesellschaft; Ganz & Comp., Eisenfabrik- und Eisengiesserei-Aktien-Gesellschaft; Goldberger S., Kartondruckfabrik; Seenger Béla, Steinmetz-Werkstätte; k. u. k. Militär-Monturs-Depot Nr. 2; „Luisen" Dampf- und Kunstmühle-Aktien-Gesellschaft; Spitzer Gerson, Blaufärberei; „Hungaria", vereinigte Dampfmühlen-Aktien-Gesellschaft.

Die Auf- und Abgabe von Sendungen anderer Parteien erfolgt nur auf Grund separater Bewilligung seitens der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3715	k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen		Nachlass der Ablegegebühr für Brot und Mehlsendungen	Für die Station Pilsen		Diese Leistungen besorgt die Partei vertragsmässig durch ihre Organe und steht deren Etablissement in direkter Schienenverbindung mit den k. k. österr. Staatsbahnen	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I, Abteilung B, H V				Im Kartierungswege		
			Nachlass der Auflegegebühr für retourgehende Brotstellagen											
			Nachlass der Auflegegebühr für Brot- und Mehlsendungen	Für die Station Marienbad		Diese Leistung besorgt die Partei durch ihre eigenen Organe								

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
105	133 vom 17. November 1903	2558	Oesterr. Nordwestbahn		Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes	Miröschau	Lieben Oe.N.W.B.	Der in der 10. Rubrik angegebene Frachtsatz ist auf 602 richtigzustellen	
106	Nr. 124 vom 27. Oktober 1903	2301	k. k. Staatsbahn-Direktion Wien		Ziegel der Pos. Z.—1 in Wagenladungen	Inzersdorf	allen Stationen	anstatt „Im Sinne der Zusatzbestimmung XVIII zum § 53 des Betriebsreglements zu entrichtende Gebühren." soll richtig lauten: „Im Sinne § 53 des Betriebsreglements, Punkt 10, und Zusatzbestimmung IV des gemeinsame Tarif-Teiles I zu dem zitierten Paragraphen zu entrichtende Gebühren".	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 149. **Wien, 24. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Der Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 29. Dezember 1903 zur Ausgabe.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 5 des XVI. Jahrganges (1902) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Das Hofdrekret vom 16. August 1841, Nr. 555 J. G.-S., wonach die aus dem Dienstverhältnisse abgeleiteten Ansprüche der Staatsbediensteten an den Staat vom Rechtswege ausgeschlossen sind, findet auf die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen, soweit dieselben nicht wirkliche Staatsbedienstete sind, keine Anwendung. Die Gerichte sind daher zur Entscheidung über Ansprüche solcher Bediensteten gegen das k. k. Eisenbahnärar kompetent.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 18. Februar 1903, Z. 2379.)

Das k. k. Landesgericht in Wien hat mit Beschluss vom 27. November 1902, G.-Z. Cg III 494—2, die in der Rechtsache des A., Kanzleidieners der k. k. Staatsbahnen (Klägers), wider das k. k. Aerar, vertreten durch die k. k. Finanzprokuratur (Beklagten), wegen Feststellung und Zahlung von K 1500 jährlich vom Beklagten erhobenen Einreden der Unzulässigkeit des Rechtsweges und der sachlichen Unzuständigkeit des angerufenen Gerichtes verworfen.

Gründe:

Die Finanzprokuratur folgert daraus, dass den Bahnverwaltungen im allgemeinen durch die kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852 (§ 72), und den unter Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen durch § 17 des Organisationsstatutes vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, aus öffentlichen Rücksichten im öffentlichen Interesse gegenüber seinen Organen ein selbständiges Disziplinarrecht eingeräumt ist, dass das Verhältnis zwischen Bahnverwaltung und Angestellten in dieser Richtung auf öffentlichrechtlicher Grundlage beruht und daher die ordentlichen Gerichte nicht berufen sind, Disziplinarerkenntnisse der Bahnverwaltung zu überprüfen. Im vorliegenden Falle kommt noch hinzu, dass der Kläger der Dienstordnung (Dienstpragmatik) für die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen vom 7. April 1898 unterworfen, somit als Staatsangestellter anzusehen ist, dessen Verhältnis zur Bahnverwaltung in disziplinarer Richtung nur aus dessen öffentlichrechtlicher Stellung zur Staatsverwaltung zu betrachten ist.

Die in erster Linie zu beantwortende Frage, ob Disziplinarverfahren und Disziplinarurteile der Bahnverwaltungen im allgemeinen ausschliesslich in das Gebiet des öffentlichen Rechtes gehören, wurde vom Gerichte verneint.

Wenn auch nach § 72 der eingangs cit. kaiserl. Verordnung den Bahnverwaltungen die Beaufsichtigung und Disziplinarbehandlung ihrer Angestellten aus öffentlichen Rücksichten eingeräumt ist, so sind doch diese öffentlichen Rücksichten nicht der einzige Gesichtspunkt, von welchem aus das Verhältnis zwischen Bahnverwaltung und Bediensteten zu betrachten ist. Zwischen Bahnverwaltung und deren Angestellten bestehen zweifellos auch auf dem zwischen ihnen, sei es auch durch die Unterwerfung unter eine von der Bahnverwaltung erlassene Dienstordnung, zustande gekommenen Dienstvertrage fussende privatrechtliche Beziehungen. In diese Privatrechtssphäre des Angestellten kann seitens der Bahnverwaltung durch ein nicht im Rahmen der bestehenden Dienstvorschriften und Instruktionen gefälltes Disziplinarerkenntnis eingegriffen werden; ob nun in dieser Richtung eine Verletzung von Privatrechten stattgefunden hat, untersteht der Prüfung der ordentlichen Gerichte. Auch der Umstand, dass Kläger bei einem in staatlicher Verwaltung stehenden Betriebe angestellt ist, entzieht den zwischen ihm und der Ver-

waltung entstandenen Rechtsstreit nicht der Beurteilung der Gerichte.

Der Kläger wurde laut Dekret der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Wien vom 20. Dezember 1893 zum Kondukteur zweiter Klasse der k. k. Staatsbahnen in definitiver Eigenschaft ernannt. Unbestritten ist, dass auf das Dienstverhältnis des Klägers die mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1898 verlautbarte „Dienstordnung (Dienstpragmatik) für die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen" Anwendung findet. Unbestritten ist ferner, dass der Kläger zur Kategorie der im § 2, P. 1, cit. Dienstpragmatik genannten „statutsmässig eingereihten Bediensteten" gehört. Diese Dienstpragmatik ist im § 19 des „Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung" (vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16) vorgesehen für dasjenige Personal der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung, welchem derzeit nicht der Charakter wirklicher Staatsbediensteter zukommt.

Wenn in dieser Gesetzesstelle weiters nur das Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47 (betreffend die Regelung der Bezüge der aktiven Staatsbeamten) als solches, das auf einen Teil der Staatsbahnangestellten Anwendung findet, zitiert ist, so geht daraus hervor, dass es unter den Staatsbahnangestellten nur im Bereiche der „Beamten" einen Gegensatz zwischen Staatsbediensteten und solchen, die es nicht sind, gibt, dass es daher Angestellte der Dienerkategorie, die als Staatsbedienstete zu bezeichnen wären, bei der Staatsbahnverwaltung überhaupt nicht gibt. Kläger war zuletzt als Kanzleidiener in Verwendung und ist daher nach dem Gesagten nicht als wirklicher Staatsbediensteter anzusehen. Nur der Stellung der letzteren ist der öffentlichrechtliche Charakter als k. k. Staatsbedienstete eigen und muss daher das Dienstverhältnis des Klägers als ein privatrechtlicher Lohnvertrag angesehen werden, dessen Beurteilung der Judikatur der ordentlichen Gerichte nicht entzogen ist.

Das k. k. Oberlandesgericht in Wien hat mit Beschluss vom 13. Jänner 1903, G.-Z. R. I 1—3, dem Rekurse des beklagten Aerars Folge gegeben, in Abänderung des erstrichterlichen Beschlusses der obenerwähnten Einrede stattgegeben, die gegenständliche Klage wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges rücksichtlich wegen sachlicher Unzuständigkeit des Gerichtes zurückgewiesen und dem beklagten Aerar die mit K 152·— bestimmten Prozesskosten erster Instanz und die mit K 49·66 bestimmten Rekurskosten zugesprochen.

Gründe:

Es ist unbestritten, dass der Kläger, welcher zuletzt Kanzleidiener der k. k. Staatsbahnen war, über Verfügung des k. k. Staatsbahn-Direktors vom 6. Jänner 1901 wegen eines Dienstvergehens in Disziplinaruntersuchung gezogen und infolge Erkenntnisses der nach § 106 der Dienstordnung für die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen zuständigen Disziplinarkammer rücksichtlich des Disziplinarausschusses zu der im § 95 der Dienstordnung vorgesehenen Strafe der Dienstentlassung verurteilt wurde, und dass dieses Disziplinarerkenntnis durch Enthebung des Klägers vom Dienste und Einstellung der Bezüge längst durchgeführt worden ist. Der Kläger wendet sich nun an das zur Ausübung der Gerichtsbarkeit in bürgerlichen Rechtssachen zuständige ordentliche Gericht mit dem Begehren um Feststellung, dass der auf Grund der Dienstordnung für die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen zwischen dem Kläger und dem Eisenbahnärar geschlossene Dienstvertrag noch zu Recht bestehe. Ganz abgesehen von der Beurteilung der rechtlichen Natur dieses Dienstvertrages ergibt sich aus der Tatsache der Dienstentlassung und dem Inhalte der Klage unzweifelhaft, dass mit derselben lediglich eine Ueberprüfung des Disziplinarerkenntnisses begehrt wird, sei es nun, dass diese Entscheidung in merito, sei es, dass sie hinsichtlich ihrer Legalität angefochten wird, gewiss ist, dass das Begehren um Feststellung des Fortbestandes des Vertrages die präjudizielle Feststellung in sich schliesst, dass das Disziplinarerkenntnis nicht zu Recht bestehe, dessen Folge eben die Aufhebung des Dienstvertrages bildet. Diesbezüglich erscheint nun das Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, massgebend. Darnach (§ 17) obliegt den k. k. Staatsbahn-Direktionen, also zweifellos staatlichen Behörden, die Disziplinarbehandlung des gesamten unterstehenden Personales, welches Disziplinarrecht nach den Vorschriften der auf Grund des Organisationsstatutes erlassenen Dienstpragmatik durch Disziplinarkammern ausgeübt wird, deren Erkenntnisse der Berufung an den Disziplinarhof bei dem k. k. Eisenbahnministerium, also wieder einer staatlichen Organisation, unterliegen. Hieraus ergibt sich aber, dass es sich hier um ein staatliches Disziplinarrecht handelt, dass der Träger der Disziplinargewalt der Staat ist, welcher mit der Ausübung derselben seine eigenen Organe beauftragt hat. Eine solche staatliche Disziplinarstrafgewalt gehört zweifellos zu den öffentlichrechtlichen Institutionen, ist nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechtes zu beurteilen, und kann in seinen Emanationen niemals einen Gegenstand der Beurteilung nach zivilrechtlichen Normen bilden. Nachdem nun mit der vorliegenden Klage lediglich die Ueberprüfung des Disziplinarerkenntnisses begehrt wird, so erscheint die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges vollkommen begründet, und es fehlt tatsächlich jeder Anlass zu einer Judikatur über ein Privatrechtsverhältnis, weil — selbst wenn ein solches bestanden hätte — es eben durch das von der Judikatur der Gerichte in bürgertichen Rechtsstreitigkeiten ausgenommene Disziplinarerkenntnis längst beseitigt wäre. Bei dieser Rechtsanschauung des Rekursgerichtes hatte dasselbe keine Veranlassung, in die Entscheidung der weiters aufgeworfenen Frage einzugehen, ob für das Rechtsverhältnis jener Staatsbediensteten, die nicht als Staatsbeamte oder Staatsdiener im gesetzlichen Sinne anzusehen sind, zu der staatlichen Eisenbahnverwaltung, lediglich die privatrechtlichen Grundsätze des Lohnvertrages massgebend sind, oder ob im Sinne des § 19 des Organisationsstatutes auch in Ansehung dieses Personales im allgemeinen die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden öffentlichrechtlichen Normen zur Anwendung zu gelangen haben. Demzufolge war der Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges rücksichtlich der sachlichen Unzuständigkeit des Landesgerichtes in Wien stattzugeben, der angefochtene Beschluss abzuändern, die Klage zurückzuweisen und gemäss der §§ 43, 50 und 52 Z.-P.-O. dem Kläger der Ersatz der Gerichtskosten erster und zweiter Instanz aufzuerlegen.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit Entscheidung vom 18. Februar 1903, Z. 2379, dem Revisionsrekurse des Klägers Folge gegeben, in Abänderung des Beschlusses des Rekurs-

gerichtes jenen der ersten Instanz wieder hergestellt und erkannt, dass das beklagte k. k. Aerar die Kosten seines Rekurses selbst zu tragen und dem Kläger die mit K 33·51 bestimmten Kosten des Revisionsrekurses zu ersetzen habe.

Gründe:

Es ist ausser Streit gestellt, dass der Kläger in seiner Eigenschaft als Kondukteur, bezw. als Kanzleidiener der k. k. österreichischen Staatseisenbahnen jenem Personale der Staatseisenbahnverwaltung angehört, welchem der Charakter wirklicher Staatsbediensteter nicht zukommt. Gemäss § 19 des zufolge Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, erlassenen neuen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern werden die Rechte und Pflichten dieses Personales unter Wahrung der von demselben erworbenen Rechte durch eine Dienstordnung (Dienstpragmatik) rücksichtlich durch besondere Dienstverträge geregelt, und haben nur, insoweit nicht hierdurch (d. i. durch die Dienstordnung oder den Dienstvertrag), sowie durch bestehende gesetzliche Vorschriften eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten bedingt ist, auf dieses Personal die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemäss Anwendung zu finden. Zufolge der Bestimmung des § 17, Z. 3, des zitierten Organisationsstatutes ist die Disziplinarbehandlung des gesamten unterstehenden Personales dem Wirkungskreise der Staatsbahn-Direktionen zugewiesen und regelt die mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1898, Z. 16.366, verlautbarte Dienstordnung (Dienstpragmatik) für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen das Verhältnis zwischen Dienstgeber und Dienstnehmer einschliesslich der Disziplinarbehandlung des Personales (§§ 90—128). Hiernach ist für die Beurteilung der mit der vorliegenden Klage geltend gemachten, in das Gebiet des Privatrechtes fallenden Ansprüche aus dem Lohnverhältnisse des Klägers gegenüber dem k. k. Eisenbahnärar der bezügliche Dienstvertrag massgebend. Hierdurch unterscheiden sich die privatrechtlichen Beziehungen des Klägers von der öffentlichrechtlichen Stellung der eigentlichen Staatsbediensteten zur Staatsverwaltung, da aber Rechte und Pflichten korrelat sind, geht es nicht an, gegenüber den im Eisenbahnbetriebe verwendeten Bediensteten die Normen des Privatrechtes, insoweit sie der Staatsverwaltung günstig sind, anzuwenden, insoweit sie ihr aber nachteilig sind, auszuschliessen. Hieraus folgt, dass der Durchsetzung der in Frage stehenden Ansprüche im gerichtlichen Wege nicht das Hofdekret vom 16. August 1841, J. G.-S. Nr. 555, im Wege steht, da dieses die aus dem Dienstverhältnisse abgeleiteten Ansprüche der eigentlichen Staatsbediensteten an den Staat und die bezüglichen Forderungen des Staates an seine wirklichen Staatsbediensteten zum Gegenstande hat.

Mit dem Ausschlusse dieses Hofdekretes ist aber der von dem beklagten k. k. Aerar erhobenen Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges im Sinne der §§ 42 J.-N. und 239 Z.-P.-O. die Grundlage entzogen und fällt die Lösung der weiteren Fragen, ob der Kläger durch den Dienstvertrag vom 20. Dezember 1893 den einschlägigen Bestimmungen der damals bestandenen, bezw. der oben angeführten Dienstpragmatik sich unterworfen hat oder nicht und ob das Gericht im Hinblick auf das dem Beschuldigten in § 116 derselben gegen das Erkenntnis der Disziplinarkammer eingeräumte Berufungsrecht an den Disziplinarhof des Eisenbahnministeriums noch berufen ist, die Gesetzmässigkeit der durch das Disziplinarerkenntnis vom 30. Jänner 1901 ausgesprochenen Dienstentlassung des Klägers und die statutenmässigen Voraussetzungen dieses Erkenntnisses zu prüfen, nicht mehr in den Rahmen des gegenwärtigen Inzidenzstrittes, sondern in das Gebiet des materiellen Rechtes, in welcher Richtung erst bei Entscheidung der Hauptsache selbst Stellung zu nehmen sein wird. Die Erörterung der Einrede der Gerichtsunzuständigkeit entfällt, da diese nicht als solche, sondern nur als Konsequenz der behaupteten Unzulässigkeit des Rechtsweges ausgeführt worden ist.

Unter diesen Umständen war der Beschluss des Rekursgerichtes abzuändern und jener der ersten Instanz wieder herzustellen. Der Ausspruch bezüglich der Rechtsmittelkosten gründet sich auf die Bestimmungen der §§ 50 und 52 Z.-P.-O.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projekt der Gemeinde Wien für die zweigeleisige Verbindungskurve zwischen der städtischen Strassenbahnlinie in der Thaliastrasse und jener in der Ottakringerstrasse durch die Montleartstrasse: Ergebnis der politischen Begehung; Erteilung des Baukonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Dezember den von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 20. August durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projektes der Gemeinde Wien für die zweigeleisige Verbindungskurve zwischen der städtischen Strassenbahnlinie in der Thaliastrasse (Linie Nr. 35 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) und jener in der Ottakringerstrasse (Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150) durch die Montleartstrasse, sowie die von der Kommission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums für das gegenständliche Projekt erfolgte Erteilung des Baukonsenses ex commissione zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 39.711.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb Polna-Stecken—Stadt Polna. (Bauvergebung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen auf Grund der durchgeführten Offertverhandlung beabsichtigte Uebertragung der Ausführung des Unterbaues und der Beschotterung, des Oberbaulegens, der Herstellung des Hochbaues und der mechanischen Ausrüstung, sowie der Aufstellung der Bahnzeichen für die normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Polna-Stecken zur Stadt Polna an die Bauunternehmung Dr. A. O. Samohrd in Raudnitz genehmigend zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 54.550.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Korneuburg nach Ernstbrunn. (Vorlage des Detailprojektes für die Variante in der Teilstrecke von km 24·0 bis km 25·0: Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Dezember über das vom Niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte und nachträglich im Sinne des Eisenbahn-Ministerialerlasses vom 18. September 1903, Z. 38.992, entsprechend ergänzte Detailprojekt für die Variante in der Teilstrecke von km 24·0 bis km 25·0 der in Bauausführung befindlichen normalspurigen Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Korneuburg nach Ernstbrunn die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung ehestens durchzuführen und dieselbe gleichzeitig ermächtigt, für das gegenständliche Variantenprojekt bei anstandslosem Verhandlungsergebnisse dem niederösterreichischen Landesausschusse die Bewilligung zur Inangriffnahme der Bauarbeiten auf eigene Gefahr im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 55.451.]

Prager elektrische Strassenbahnen. (Zweigeleisige Verbindungslinie von der Bolzanogasse durch die Mariengasse bis zur Hybernergasse: Ergebnis der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des provisorischen Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Dezember den von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 18. November durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der zweigeleisigen, von der Bolzanogasse durch die Mariengasse bis zur Hybernergasse führenden Verbindungslinie zwischen der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 37, konzessionierten Linie „Museum—Parkstrasse—Wolschaner Friedhof" und der mit der Kundmachung vom 10. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 90, konzessionierten Linie Nr. 6, „Kleinseitner Ring—Kreuzherren Platz—Žižkow" der normalspurigen, mit elektrischer Kraft betriebenen Kleinbahnlinien im Gebiete der kgl. Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden — bei welcher Amtshandlung für die gegenständliche Verbindungslinie der provisorische Betriebskonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ab 19. November 1903 erteilt wurde — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 54.369.]

Normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Tabor nach Bechin. (Ausführungspläne: Ergebnis der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Dezember den von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 19. Juni durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der normalspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Tabor nach Bechin — bei welcher Amtshandlung für die gegenständliche Lokalbahn der Betriebskonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ab 22. Juni 1903 erteilt wurde — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen. — Der Anfangspunkt der Kilometrierung liegt in der Mitte des Aufnahmsgebäudes Tabor, k. k. Staatsbahnen, Strassenseite; es ergibt sich sonach eine Betriebslänge von 23·595 km, bei einer Baulänge von 23·660 km. [E.-M.-Z. 33.186.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kirchberg a. d. Pielach nach Mariazell. (Generelles Projekt für die Teilstrecke von Station Laubenbachmühle bis Mariazell: Ergebnis der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Dezember auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilten Berichtes über das Ergebnis der am 28. und 29. August vorgenommenen Trassenrevision bezüglich des generellen Projektes des Verwaltungsrates der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank für die Teilstrecke von der Station Laubenbachmühle bis Mariazell (km 17·60 bis km 56·96) der mit 0·76 m Spurweite auszuführenden Lokalbahn von der Station Kirchberg a. d. Pielach nach Mariazell die Trassenführung der gedachten Bahnlinie nach Massgabe des bei der bezeichneten Amtshandlung vorgelegenen Projektes unter gleichzeitiger Genehmigung der von der k. k. niederösterreichischen Statthalterei im Einverständnisse mit der k. k. Statthalterei in Graz befürworteten Kommissionsanträge unter gewissen Bemerkungen als Grundlage für die Verfassung des Detailprojektes festgesetzt. [E.-M.-Z. 45.622.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 15. Oktober dem Nathan Kürschner und Konsorten in Varasd für eine von der Station Kaproncza (Koprivnica) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese in der Station Novimarov mit der Linie Csáktornya — Varasd — Zapresic — Zágráb der Zagorianerbahn verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 15. Oktober der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Ludwig Fabian & Josef Schöffer und Konsorten in Budapest für eine vom Wächterhause Nr. 83 (nächst Hódmező-Vásárhely) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende, bis zu einem geeigneten Punkte der Lokalbahn Hódmező-Vásárhely—Szentes und weiterhin bis zum Theissufer führende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 18. Oktober dem Siegmund Kende, Béla Kölcsey, Zoltán Kölcsey und Konsorten für eine von der Endstation Fehér-Gyarmat der Lokalbahn Szatmár-Németi—Fehér-Gyarmat, eventuell von der nächst dieser gelegenen Station Penyige ausgehende und diese in der Station Beregszász mit der Linie Bátyu—Beregszász—Királyháza des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 19. Oktober dem Dr. Ludwig Ecseri in Szentes und Dr. Viktor Szirmai in Baja im Vereine mit der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Alexander László in Budapest

a) für eine von der Donau-Dampfschiffahrts-Station Bezdan (nächst Mohács) ausgehende und diese mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende,

b) für eine von Bezdan ausgehende und die dortige Donau-Dampfschiffahrts-Station in der Station Gákova mit der Lokalbahn Baja - Gákova - Zombor - Ujvidék (Neusatz) verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 21. November dem Stefan Almásy in Budapest für

a) eine von der Station Verebely der im Staatsbetriebe stehenden Zsitvatal-Lokalbahn Ersek-Ujvár—Nagy-Surány—Verebely—Kis-Tapolcsány abzweigende und diese in der Station Léva mit der Linie Parkány-Nána—Léva—Garam-Berzencze der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende,

b) eine von Léva aus die Linie a) in der Endstation Selmeczbánya mit der Staatsbahnlinie Garam-Berzencze—Selmeczbánya (Schemnitz) verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ungarn. (Eröffnung der Flügellinie Breznóbánya—Veresků der Lokalbahn Zólyombrezó-Breznóbánya-Tiszolcz.) Am 28. November 1903 wurde die Flügellinie Breznóbánya—Veresků der Lokalbahn Zólyombrezó-Breznóbánya-Tiszolcz dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

Ausland.

Deutsches Reich. Belgien. (Abkürzung des Eisenbahnweges zwischen Aachen und Ostende auf der belgischen Eisenbahnstrecke.) Durch Staatsvertrag zwischen der belgischen und der preussischen Eisenbahnverwaltung wurde vereinbart, den Eisenbahnweg zwischen Löwen und Aachen auf belgischem Gebiete wesentlich abzukürzen, um dadurch eine grössere Beschleunigung des internationalen Eisenbahnverkehres zwischen Köln und London zu ermöglichen. Durch den neuen Eisenbahnweg soll die Fahrzeit der Züge zwischen Aachen und Ostende um zweieinviertel Stunden abgekürzt werden.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Schnellfahrten mit vierzylindrigen Lokomotiven.) Auf der Eisenbahnstrecke Hannover—Göttingen werden Vorbereitungen getroffen für Probezüge mit vierzylindrigen Lokomotiven. Es wird beabsichtigt, eine Geschwindigkeit von 130 km in der Stunde zu erreichen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. Dezember d. J. dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Dr. Zdenko Ritter v. Forster das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Lokalbahn Friedland i. B.-Heinersdorf. Lokalbahn Friedland i. B.-Hermsdorf. Lokalbahn Raspenau-Weissbach.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Sonntagskarten anlässlich der Weihnachtsfeiertage.

Mit den im Tarife für den direkten Personenverkehr, sowie für den Lokalverkehr der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1903 angegebenen Sonntagskarten, die am 25. Dezember 1903 gelöst werden, kann die Rückfahrt noch am 27. Dezember 1903 vor Mitternacht angetreten werden.

Wien, am 21. Dezember 1903. [1276]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Beschränkung bei Abfertigung von ausser Dienst reisenden Militärpersonen und Militärpersonen des Ruhestandes.

Infolge Abänderung der Bestimmungen des Anhanges zum Oesterreichischen Militärtarife finden vom 1. Jänner 1904 an die im Tarife für den Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vorgesehenen Fahrpreise zur direkten Abfertigung von ausser Dienst reisenden Militärpersonen und Militärpersonen des Ruhestandes nur dann Anwendung, wenn diese Militärpersonen in Uniform reisen.

Wien, am 22. Dezember 1903. [1277]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)
Tarif, Teil II, Heft 2.

Gültigkeitsverlängerung ermässigter Frachtsätze.

Die in Nummer 110 dieses Blattes vom 24. September 1903 mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1903 veröffentlichten, in der Dienstanweisung Nr. 23 enthaltenen ermässigten Schnittfrachtsätze I des Ausnahmetarifes Nr. 6 A (Getreide etc.) nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen bleiben vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, in Kraft.

Wien, am 21. Dezember 1903. [1278]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifanhanges.

Mit 1. Jänner 1904 gelangt im Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbande ein Anhang zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, zur Einführung, welcher direkte und ermässigte Frachtsätze für verschiedene Artikel und Relationen enthalten wird.

Mit der Einführung dieses Anhanges wird gleichzeitig der Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Februar 1900 samt den Nachträgen I bis III ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Anhanges können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, sowie von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Dezember 1903. [1279]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 3.

Mit 1. Jänner 1904 und bei Frachterhöhungen mit 15. Februar 1904 gelangt der Nachtrag II zum Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 3, des angeführten Verbandes, enthaltend Ergänzungen des Artikelverzeichnisses und der Positionen des Anhanges, Ausserkraftsetzungen, Aenderungen und Berichtigungen, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 22. Dezember 1903. [1280]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zum Tarife, Teil II, Heft 5.

Zu dem ab 1. Jänner 1904 gültigen Tarife, Teil II, Heft 5, ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann.

Wien, am 22. Dezember 1903. [1281]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Einführung des Rollfuhrdienstes in der Station Untermais.

Vom 1. Jänner 1904 an werden die in der Station Untermais anlangenden Eil- und Frachtgüter auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und der korrespondierenden Bestimmungen anderer Reglements den Empfängern ohne vorherige Benachrichtigung durch den Rollfuhrunternehmer Johann Pichler in Untermais zu den folgenden Tarifsätzen zugestellt:

Post-Nummer	Vom Bahnhofe in Untermais nach	Frachtgüter aller Art mit Ausnahme von Sperrgut	Eilgüter aller Art	Zerbrechliche Gegenstände, als: Spiegel, Porzellan etc., sowie Sperrige Güter, Klaviere und eiserne Kassen
		Heller pro 100 kg pro Frachtbrief und Sendung		
1	Untermais	30	40	50
2	Obermais	40	50	70
3	Labers	50	60	80
4	Freiberg	60	60	80

Bei Sendungen unter 100 kg wird die Gebühr wie für volle 100 kg berechnet.

Bei Sendungen über 100 kg wird das Gewicht von 50 zu 50 kg aufgerundet und die Gebühr für dieses Gewicht berechnet.

Die Abstreifgebühren gelten für die Abstreifung nach ebenerdigen Lokalen oder zum Hause, soweit mit Fuhrwerk zu gelangen ist.

Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Lokalen, in höhere Stockwerke und in Keller ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg wiegen und durch einen Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 20 Heller pro angefangene 50 kg zu bezahlen.

Für das Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorgenommene Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Die Gebühr für das tarifmässig durch die Bahn zu besorgende Auflegen der Frachtgüter auf die Fuhrwerke ist in den vorgenannten Gebühren nicht enthalten.

Falls dem Rollfuhrunternehmer Johann Pichler in Untermais im Sinne des § 70 des österr. Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. der korrespondierenden Bestimmung anderer Reglements Güter von der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn auf Lager gegeben werden, so kann derselbe von allen Parteien beanspruchen:

a) für das Lagern, einschliesslich der Haftung für Feuerschäden (vis major ausgenommen), pro Sendung und angefangene 100 kg
   1. bis zu 8 Tagen . . . . K —·40
   2. über 8 Tage für jeden angefangenen Monat . . . . „ 1·—

b) für die Verauslagung von Fracht vom verausgabten Betrage 1/2 Prozent pro Monat, wobei die drei ersten Tage der Lagerung (der erste als ganzer gezählt) ausser Betracht bleiben.

Von diesem Rollfuhrdienste sind nebst einer Reihe anderer, in einer besonderen Kundmachung bezeichneten Güter, Wagenladungen überhaupt, sowie Güter für solche Parteien ausgeschlossen, welche auf Grund einer vorschriftsmässigen Erklärung die Avisi abholen oder die Avisi oder Güter durch eine dritte Person abholen lassen oder eine schriftliche Erklärung abgeben, dass die Zustellung der Güter durch den Rollfuhrunternehmer nicht stattzufinden habe.

Eine solche Erklärung ist an die Station Untermais zu richten.

Der Rollfuhrunternehmer ist auch verpflichtet, über besonderen Auftrag der Parteien unter ihrer ausschliesslichen Haftung die Zustreifung von Gütern zum Bahnhofe zu besorgen.

Die näheren Bestimmungen sind der besonderen Kundmachung in der Station Untermais zu entnehmen.

Wien, am 21. Dezember 1903. [1282]

Bestimmungen für den Transport von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern auf Strecken österreichischer Eisenbahn-Verwaltungen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 124 vom 29. Oktober 1898, S. 2353, Pos. [896], befindliche Kundmachung wird hinsichtlich des Punktes b) mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf abgeändert, indem der zweite Absatz die folgende Fassung erhält:

„Bei Aufgabe als Eilgut unter Vorschreibung der Beförderung mit Schnellzügen wird, falls die Eisenbahn auf diesen Antrag eingeht, für die mit Schnellzug zurückgelegten Strecken der Frachtsatz der Klasse I mit einem Zuschlage von 50 Prozent berechnet.

Nebengebühren werden laut Abschnitt H der Abteilung B des Gütertarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen berechnet.“

Wien, am 15. Dezember 1903. [1283]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der Station Wr. Neustadt S.B. einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Oberösterreich und Salzburg), sowie der Lokalbahn Mauthausen-Grein anderseits.

Abänderung der Bestimmungen bezüglich der Verkehrsbeschränkungen.

In dem ab 1. Oktober 1902 gültigen, Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern für den obenbezeichneten Güterverkehr enthaltenden Tarifhefte wird in den Bestimmungen über die Verkehrsbeschränkungen (S. 2) der Text der 4., 5. und 6. Zeile von unten „Aichberg-Steyrermühle . . . . 5000 kg“ gestrichen.

Wien, am 18. Dezember 1903. [1284]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil V, Heft 1, vom 1. November 1897.

Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Saargrubenstationen nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (Ausnahmetarif Nr. 8).

Von den Frachtsätzen der obenbezeichneten Tarife, und zwar im Verkehre mit den Stationen Innsbruck (k.k.St.B. und Südbahn), Bozen-Gries, Meran, sowie Kufstein transit, Salzburg transit und Simbach transit (für Sendungen nach Oesterreich), gewähren die beteiligten deutschen Eisenbahn-Verwaltungen ab 1. Jänner 1904 bis auf weiteres im Rückvergütungswege Nachlässe — welche 7 bis 12 Pfennig pro 100 kg betragen — wenn im Laufe eines Jahres mindestens 4000 t Steinkohlen oder Steinkohlenbriketts durch einen Versender aus dem Saarkohlengebiete verfrachtet werden.

Die gegenüber den direkten Frachtsätzen bezahlte Mehrfracht wird durch die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zurückbezahlt.

Näheres ist aus dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenbriketts von Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Pfälzischen Eisenbahnen nach den vorgenannten österreichischen, bezw. deutsch-österreichischen Grenzstationen zu entnehmen, welcher bei den Verwaltungen der deutschen Endbahnen und den beteiligten deutschen Stationen, sowie bei dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zum Preise von Mk. 0·20 für das Stück zu erhalten ist.

Wien, am 17. Dezember 1903. [1285]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Leskowitz für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Leskowitz der Linie Iglau — Ražic wird am 1. Jänner 1904 auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der kilometrischen Entfernungen ab, bezw. bis zu dieser Haltestelle.

Prag, im Dezember 1903. [1286]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abfertigung von Personen und Reisegepäck in der Haltestelle Landshut.

Vom 1. Jänner 1904 an wird die Abfertigung von Personen und Reisegepäck in der Haltestelle Landshut durch ein Bahnorgan besorgt werden. Die Fahrkartenausgabe für diese Haltestelle im Gasthause des Herrn Albin Ondryska im Orte Landshut wird ab diesem Tage eingestellt.

Wien, am 21. Dezember 1903. [1287]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines direkten Durchgangswagens I./II. Klasse Prag—Podwołoczyska und retour.

Vom 1. Jänner 1904 angefangen wird mit den Zügen Nr. $\frac{\text{10/812 St.E.G.}}{\text{1104/3 A/3 K.F.N.B.}}$ 3 k.k.St.B., Abfahrt Prag St.E.G. 6 U. 20 M. abends, Ankunft Podwołoczyska 6 U. 10 M. abends, ferner mit den Zügen Nr. 4 k.k.St.B. $\frac{\text{4/1125 K.F.N.B.}}{\text{809/9 St.E.G.}}$, Abfahrt Podwołoczyska 10 U. 36 M. vorm., Ankunft Prag St.E.G. 9 U. 50 M. vorm., der Verkehr eines direkten Durchgangswagens I./II. Klasse von Prag via Olmütz — Prerau — Krakau nach Podwołoczyska und retour versuchsweise bis auf weiteres wieder aufgenommen.

Näheres ist aus den affichierten Fahrplanplakaten zu entnehmen.

Wien, am 22. Dezember 1903. [1288]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen:

20. Dezember. Auf der Lokalbahn Kacow-Swětla war wegen Gesteinsabsturz in km 12·7 der Gesamtverkehr zwischen den Zügen Nr. 4452 und Nr. 4456 eingestellt.

21. Dezember. Auf der Lokalbahn Monfalcone-Cervignano wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Schweizer Bahnen. (Ausnahmetaxen für den Transport von chlorsaurem Natron Genève transit [Le Fayet-St. Gervais] — Furth i. W. und Simbach.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 42 vom 15. April 1902 veröffentlichten Ausnahmetaxen für den Transport von chlorsaurem Kali ab Le Fayet-St. Gervais nach Furth i. W. und Simbach werden laut Publikation der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1903 mit sofortiger Gültigkeit auch für chlorsaures Natron gültig erklärt.

Ostdeutsch - Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V). (Einführung des Nachtrages 8.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 wurde zum obgenannten Gütertarife der Nachtrag 8 herausgegeben. Er enthält Aenderungen des Titels, des Inhaltsverzeichnisses und des Verzeichnisses der Ausnahmetarife, Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarife, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, Ergänzungen des Umkartierungstarifes und Berichtigungen. Durch den Nachtrag 8 werden sämtliche Stationen der ehemaligen Marienburg-Mlawkaer Bahn und der Ostpreussischen Südbahn, sowie die in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direktion Bromberg übergegangenen Stationen der ehemaligen Stargard-Küstriner Eisenbahn in den Tarif einbezogen. Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 15. Jänner 1904 ab. Druckstücke des Nachtrages 8 sind bei den beteiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Erweiterung des Verkehres der Station Hettstedt für Sendungen des Kalitarifes.) Am 1. Dezember 1903 wurde der Verkehr der Station Hettstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Magdeburg für Sendungen des Ausnahmetarifes 3 (Kalitarif) nach einer Anzahl badischer und württembergischer Stationen erweitert.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach werden in den Stationen St. Andrä und Feldbach **Brückenwagen** mit 8 m langer Brücke und 30.000 kg Tragfähigkeit zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten werden acht Wochen vom Tage der Bestellung bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, sind bis **4. Jänner 1904, 12 Uhr mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Herstellung von Brückenwagen mit 8 m langer Brücke und 30.000 kg Tragfähigkeit in den Stationen St. Andrä und Feldbach" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 4. Jänner 1904, 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis 4. Februar 1904 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der offerierten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Kaution liegen bleibt.

Die Offerenten wollen sich bezüglich der Zusendung der „allgemeinen Bedingnisse für Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen", der „besonderen Bedingnisse für Gegenstände mechanischer Ausrüstung" und des „Offertformulares" anher wenden.

Offerte, betreffend die Herstellung von Brückenwagen mit hydraulischer Hebevorrichtung oder von Fairbankswagen werden nicht berücksichtigt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Dezember 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Der am 31. Dezember 1903 fällige Zinsencoupon Nr. 16 unserer $3^1/_2$prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A pro Mk. 5000 mit Mk. 87·50,
„ B „ „ 1500 „ „ 26·25,
„ C „ „ 1000 „ „ 17·50,
„ D „ „ 300 „ „ 5·25

deutscher Reichswährung vom 31. Dezember 1903 angefangen

in **Teplitz** bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft;
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
in **Berlin** bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder;
in **Dresden** bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden;
in **Frankfurt a. M.** bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie;
in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhmischen Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer;
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Kreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Dezember 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

K. k. Eisenbahn-Baudirektion

Bau-Ausschreibung.

Für die Umlegung der Kremstalbahn zwischen Obermicheldorf und Klaus ist die Ausführung des Unterbaues, der Beschotterung und Oberbaulegung, des Hochbaues, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen, sowie die Lieferung der Grenzsteine im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Vergütung von Einheits- und Pauschalpreisen, welche der Anbotsteller selbst in das Preisverzeichnis einzusetzen hat.

Die Vollendungsfristen sind derart festgesetzt, dass an jenen Unterbauobjekten, welche eisernen Ueberbau erhalten, vom 1. April 1905 an mit der Aufstellung der eisernen Tragwerke und dass zu dem gleichen Zeitpunkte mit der Aufstellung der Bahnschranken ungehindert begonnen werden kann, dass ferner vom 15. Juni 1905 an durchlaufende Materialzüge verkehren können und dass vom 1. August 1905 an die Betriebseröffnung anstendslos erfolgen kann; dass ferner das Haltestellengebäude und das Wächterhaus bis 20. Dezember 1904 unter Dach gebracht sind und dass sämtliche Hochbauten ab 15. Juni 1905 der anstandslosen Benützung übergeben werden können.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten als Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Angebotsformulare, Preisverzeichnis, Bedingnisse und sonstige Beilagen des Angebotes sind bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Windischgarsten einzusehen.

Diese Drucksorten und die Typenpläne für Hochbauten können bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahnbehörden käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot in betreff des Baues der Umlegung der Kremstalbahn zwischen Obermicheldorf und Klaus" bis spätestens 15. Jänner 1904, 12 Uhr mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, zu überreichen. Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 31. Jänner 1904 im Worte zu bleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der in dem Verzeichnisse herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen (Beilage F des Angebotes) von dem Anbotsteller selbst ermittelten Bausumme. Dasselbe ist vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptkassa der österr. Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstrasse 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis spätestens 15. Jänner 1904, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen das vom Anbotsteller ordnungsmässig ausgefüllte und unterzeichnete Preisverzeichnis (Beilage E), sowie die Verzeichnisse der Arbeitsmengen für die Hochbauten (Beilage O) nicht beigeschlossen sind, dann solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Aenderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im Dezember 1903.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3716	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkies	Triest	Grammat-Neusiedl transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	150 Heller	124 Heller	26 Heller	Im Kartierungswege		
3717	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz des Spezialtarifes 2		Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10 000 kg des genannten Artikels pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Sendungen müssen in Görz bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden, oder auf die Lokalbahn Görz-Haidenschaft übergehen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Villach S.B.					155	128	27			
				Gummern					160	141	19			
				Paternion-Feistritz					165	146	19			
				Rothenthurm					172	153	19			
				Spittal a. d. D.					178	159	19			
				Möllbrücke-Sachsenburg					185	166	19			
				Kleblach Lind					190	171	19			
				Greifenburg					195	176	19			
				Dellach					199	180	19			
				Ober-Drauburg					203	184	19			
				Nicolsdorf					208	189	19			
				Dölsach					212	193	19			
				Lienz					212	193	19			
				Föderlach-Faakersee					165	146	19			
				Velden am Wörthersee					165	146	19			
				Pötschach am See					172	153	19			
				Krumpendorf					178	159	19			
				Klagenfurt (S.B.)					164	154	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3718	Südbahn-Gesellschaft		Rohpetroleum	Csáktornya	Triest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen, resp. Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die zur Beförderung verwendeten Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen müssen in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen haben die Empfänger die der Südbahn-Gesellschaft für die Voll- und für die Leertour erwachsenden Wagenmieteauslagen (Lauf- und Zeitmiete) zu ersetzen. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, des Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes		197 Heller inkl. ungar. Steuer	85 Heller inkl. ungar. Steuer	112 Heller	Kartierung		
3719	Südbahn-Gesellschaft		Sohlenleder, verpackt	Budapest S.B.	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des in der Spalte 8 bezogenen Verbandstarifes. Die Sendungen müssen binnen drei Monaten nach Ankunft in Triest seewärts weiter befördert werden. Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2		494 Heller inkl. ungar. Transportsteuer	334 Heller inkl. ungar. Transportsteuer	160 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeber lautende Aufgabsrezepisse, sowie korrespondierende Konnossemente, welche nachweisen, dass die Verschiffung innerhalb der vorgeschriebenen Frist erfolgte; diese Dokumente müssen längstens bis Ende Juni 1905 in Vorlage gebracht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3720	Südbahn-Gesellschaft		Spiritus	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld transit	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Anhang zu dem Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2	186 Heller inkl. ungar. Steuer	140 Heller inkl. ungar. Steuer	46 Heller	Im Kartierungswege		
3721	Südbahn-Gesellschaft		Kartoffelstärkemehl	Kisbér	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2	206 Heller inkl. ungar. Transportsteuer	180 Heller	26 Heller	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
3722	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Ausrüstungsgegenstände, welche zum Baue dreier Warenmagazine der Weizenhochmühle in Triest (S. Sabba) bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 von österreichischen Südbahn-Stationen nach Triest S.B. der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes (Teil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
3723	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Tavoletti und Testoni aus der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Gottschee	Triest-Freihafen Triest S.B. Triest-St. Andrae	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	79		Im Kartierungswege		
				Grosslaschitz						76				
				Grosslupp						71				
				Gutenfeld						74				
				Ortenegg						79				
				Reifnitz						79				
				Rudolfswerth						79				
				Skofelca						67				
				Stracha-Töplitz						81				
				Treffen						79				
			a) Holz der Pos. H—18 b) Holz der Pos. H—19 c) Holzkohle der Pos. H—25 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Siehe Tabelle										

Von	Nach Triest-Freihafen Triest-St. Andrae und Triest S.B. a)	b)	c)	Pola a)	b)	c)	Rovigno a)	b)	Fiume a)	b)	c)
	Heller für 100 kg										
Stationen der Unterkrainer Bahnen:											
Gottschee	87	70	68	102	96	—	100	94	92	88	76
Grosslack	83	64	62	98	92	—	96	90	88	82	70
Grosslaschitz	83	62	62	98	96	—	96	94	88	75	66
Grosslupp	79	56	54	94	—	—	92	85	84	72	60
Gutenfeld	81	60	60	96	94	—	94	92	86	73	64
Hönigstein	83	67	65	98	92	—	96	90	88	86	74
Ortenegg	86	64	64	101	99	—	99	97	91	78	69
Reifnitz	87	66	66	102	100	—	100	98	92	80	71
Rodockendorf	83	61	59	98	92	—	96	90	88	80	68
Rudolfswerth	83	70	68	98	92	91	96	90	88	88	76
St. Marein-Sap	77	55	53	92	—	—	90	—	82	70	58
Sittich	83	60	58	98	92	—	86	90	88	78	66
Skofelca	75	53	51	90	—	—	88	—	80	68	56
Strascha-Töplitz . . .	87	72	70	102	96	93	100	94	92	90	78
Treffen	83	65	63	98	92	86	96	90	88	84	72
Weixelburg	83	58	56	98	91	—	96	89	88	76	64
Zobelsberg	81	58	58	96	94	—	94	92	86	73	64

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3724	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen der Pos. E–5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Zeltweg	Floridsdorf-Jedlesee	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Transporte müssen ausschliesslich für Regiezwecke der Oesterr. Nordwestbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben als Empfängerin adressiert sein. Bei Beförderung als Frachtgut und Aufgabe a) in Mengen unter 5000 kg; b) von 5.000 kg } c) von 10.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen der Sendungen unter b) und c) obliegt dem Absender.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 125 b) 119 c) 100		Im Kartierungswege		Hierdurch wird die Verlautbarung im Verordnungs-Blatt Nr. 142 ex 1903, fortlaufende Nr. 3109, gegenstandslos.
				Neuberg						a) 91 b) 87 c) 73				
				Köflach						a) 170 b) 164 c) 136				
				Zeltweg	Wien Oe.N.W.B. transit					a) 109 b) 103 c) 86				
				Neuberg						a) 75 b) 71 c) 59				
				Köflach						a) 154 b) 148 c) 122				
			Schienenbefestigungsmittel aus der Pos. E—5, lit. e), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Neunkirchen	Wien Oe.N.W.B.					a) — b) 53 c) 47				
				Ternitz						a) — b) 55 c) 49				
				Neunkirchen	Wien Oe.N.W.B. transit					a) — b) 37 c) 31				
				Ternitz						a) — b) 39 c) 33				
3725	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokomotiven und Tender auf eigenen Rädern laufend	Wien, Matzleinsdorf	Peri transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des österr.-ungar.-italienischen Gütertarifes zur Aufgabe gelangen und nach Parma für die italienischen Mittelmeerbahnen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den österr.-ungar.-italienischen Güterverkehr	3·34 Franken	2·43 Franken	0·91 Franken	Kartierung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
3726	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Frachtgüter der Klasse II des Tarifes, Teil I, Abteilung B	Ronchi S.B.	Haidenschaft (Lokalbahn Görz-Haidenschaft)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht keine direkter Frachtsatz		73 Heller				Im Kartierungswege		
3727	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8—a des Tarifes, Teil I	Nestomitz [Zuckerfabrik] (St.E.G.) und Schönpriesen (St.E.G.)		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg, b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen obliegt den Absendern, bezw. den Empfängern	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	Heller						Im Kartierungswege		
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
					Brixen (S.B.)					453		450		3			
					Flaurling (k.k.St.B.)					380		373		7			
					Flirsch (k.k.St.B.)					404		397		7			
					Franzensfeste (S.B.)					445		442		3			
					Fritzens-Wattens (S.B.)					368		366		2			
					Hall (S.B.)					373		366		7			
					Imst (k.k.St.B.)					391		384		7			
					Innsbruck (S.B.)					373		366		7			
					Jenbach (S.B.)				406	360	397	352	9	8			
					Kematen in Tirol (k.k.St.B.)					376		369		7			
					Klausen (S.B.)					459		458		1			
					Landeck (k.k.St.B.)					398		391		7			
					Matrei (S.B.)					397		394		3			
					Oetzthal (k.k.St.B.)					391		384		7			
					Pettneu (k.k.St.B.)					409		402		7			
					Pians (k.k.St.B.)					400		393		7			
					St. Anton (k.k St.B.)					413		406		7			
					Schönwies (k.k.St.B.)					394		387		7			
					Silz (k.k.St.B.)					386		379		7			
					Sterzing (S.B.)					429		426		3			
					Strengen (k.k.St.B.)					404		397		7			
					Telfs (k.k.St.B.)					383		376		7			
					Wilten (k.k.St.B.)					373		366		7			
					Wörgl (S.B. und k.k.St.B.)				404	347	379	336	25	11			
					Zirl (k.k.St.B.)					376		369		7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3728	Südbahn-Gesellschaft		Häute (Felle) der Pos. H—2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Triest	vor Wien (Matzleinsdorf) gelegenen österreichischen Südbahnstationen, ferner Laxenburg und Stationen der Linie Wien—Pottendorf—Landegg und der Strecke Pottendorf—Landegg—Wr. Neustadt der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Verschieden	292 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Für Triest—Wien (Matzleinsdorf) hat dieser Frachtsatz bereits laut Pos. 56 des Anhanges zum Tarife, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband Geltung
3729	Südbahn-Gesellschaft		I. Farbhölzer aller Art in Stücken und Blöcken, sowie für Farbwurzeln, ungemahlen, und Quebrachoholz, ungeschnitten, ungeraspelt II. und für die hieraus erzeugten verkleinerten Farbhölzer aller Art, bezw. gemahlenen Farbwurzeln und Quebrachoholz, geschnitten, geraspelt	Triest S.B. Salloch	Salloch a) Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen österreichischen Südbahnstationen, sowie nach Stationen der Wien Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn; b) Budapest S.B. und Kelenföld transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Nebige Ermässigungssätze gelangen nur für das korrespondierende gleiche Quantum der Artikel sub I einerseits und der Artikel sub II anderseits zur Berechnung. Rücksichtlich Quebrachoholz obliegt das Aufladen der Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Tarif, Teil II, Heft 2, für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Lokaltarif	Verschieden	ad a) 196 Heller ad b) 208 Heller } inkl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für die Artikel sub I, denen bezüglich der Artikel sub II die auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplikate beizuschliessen sind, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung		
										pro 100 kg				
3730	Südbahn-Gesellschaft		Eier als Eilgut	Csáktornya	Meidling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	612 Heller inkl. ungar. Transportsteuer	479 Heller inkl. ungar. Transportsteuer	133 Heller	Im Kartierungswege		
3731	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P*—1 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Deutsch-Landsberg (Station der Graz-Köflacher Eisenbahn	Wien-Praterkai	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	196 Heller		Im Kartierungswege		
3732	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgut, insofern die direkte Abfertigung auf Grund der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife zulässig ist	Arad-Poltura bezw. umgekehrt	allen in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifen aufgenommenen Stationen der Französischen Ostbahnen	Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II a, 2. Heft, vom 15. November 1890, Tarif-Teil II b, vom 1. Juni 1890; Tarif-Teil III, Heft 2, vom 1. November 1902, Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. Mai 1900, Tarif-Teil V vom 1. Februar 1890, Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Oktober 1893 des Oesterr.-Ungar. Französischen Eisenbahnverbandes		Die für den Verkehr mit der Station A r a d vorgesehenen Frachtsätze		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3733	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Getreide	Stationen der am linken Donauufer gelegenen Linien der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme der Marchtallinie	Göding	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Insoweit für die in Frage kommende Relation im Tarif-Teil II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes ein direkter Frachtsatz vorgesehen ist, ist auf dem Frachtbriefe Abfertigung nach dem genannten Tarife vorzuschreiben; insoweit für die in Frage kommende Relation in diesem Tarife ein direkter Frachtsatz nicht vorgesehen ist, kann das Zugeständnis nur in dem Falle in Anspruch genommen werden, als Abfertigung via Marchegg, Ung.-Hradisch oder Broczkó Landesgrenze erfolgte	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1902, bezw. Lokaltarife	Verschieden	Frachtsätze des Spezialtarifes 1 laut Lokalgütertarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen für die Station Holics, erhöht um 6 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, sowie Frachtbriefe, welche Dokumente einen Refaktiestempel der am Transporte beteiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenstehend zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittels Strassenfuhrwerkes oder per Schleppbahn abgeführt wurden, was auf den vorzulegenden Frachtbriefen von der Station Göding bestätigt sein muss. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der beteiligten österreichischen Bahnverwaltungen getragen

Die vorstehend für Getreide zugestandenen Frachtsätze werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge angewendet, sofern diese Säcke entweder als Beiladung zu den begünstigten Getreidesendungen mit demselben Frachtbriefe oder ab Göding nach den in Spalte „von“ der Rubrik 5 vorgesehenen ungarischen Stationen befördert werden. Bei den Sendungen leerer, gebrauchter Getreidesäcke von Göding findet die Rückvergütung des Frachtnachlasses gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen statt, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt werden.

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
3734	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Getreide	Stationen der am linken Donauufer gelegenen Linien der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme der Marchtallinie	Göding	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Insoweit für die in Frage kommende Relation im Tarif, Teil II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes ein direkter Frachtsatz vorgesehen ist, ist auf dem Frachtbriefe Abfertigung nach dem genannten Tarife vorzuschreiben; insoweit für die in Frage kommende Relation in diesem Tarife ein direkter Frachtsatz nicht vorgesehen ist, kann das Zugeständnis nur in dem Falle in Anspruch genommen werden, als Abfertigung via Marchegg, Ung.-Hradisch oder Broczkó Landesgrenze erfolgte	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1902, bezw. Lokaltarife	Verschieden	Frachtsätze des Spezialtarifes 1 laut Lokalgütertarifes der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen für die Station Holics, erhöht um 10 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, sowie Frachtbriefe, welche Dokumente einen Refaktiestempel der am Transporte beteiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenstehend zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittels Strassenfuhrwerkes oder per Schleppbahn abgeführt wurden, was auf den vorzulegenden Frachtbriefen von der Station Göding bestätigt sein muss. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der beteiligten österreichischen Bahnverwaltungen getragen

Die vorstehend für Getreide zugestandenen Frachtsätze werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge angewendet, sofern diese Säcke entweder als Beiladung zu den begünstigten Getreidesendungen mit demselben Frachtbriefe oder ab Göding nach den in Spalte „von“ der Rubrik 5 vorgesehenen ungarischen Stationen befördert werden. Bei den Sendungen leerer, gebrauchter Getreidesäcke von Göding findet die Rückvergütung des Frachtnachlasses gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen statt, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3735	k. k. österr. Staatsbahnen		Rundholz, unbearbeitetes, der Pos. H—18 der Güterklassifikation	den im Abschnitte B des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes genannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Salzburg transit	Aufgabe der Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach der Station Inneres Nonnthal der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und Bezug derselben durch ein im Bestellbezirke dieser Station gelegenes Holzsägewerk. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 21. Dezember 1904	Tarif für den Güterverkehr der k. k. österr. Staatsbahnen mit Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vom 1. November 1900	Frachtsätze des Spezialtarifes 2, laut Gebührenberechnungstabelle des Abschnittes B des nebenbezeichneten Tarifes	Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX c, laut Gebührenberechnungstabelle des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, gekürzt um 4 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
3736	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Obst, getrocknetes aller Art, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Sabacz	Frankfurt a. M.-Hafen Gustavsburg trs.	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem aller Art, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar) des Rhein- und Main-Umschlagsverkehres mit Ungarn vom 1. Dezember 1892	Besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 4·64 4·71		Im Kartierungswege		
					Mainz-Hafen Kastel-Hafen					4·72				
					Mannheim trs. Ludwigshafen trs.					4·73				
				Ruma	den Stationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes					Die Frachtsätze wie für die Station Mitrovicz-Szávapart				

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
3737	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Wilten	Aufgabe als Frachtgut; Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Lokalbahn Innsbruck-Fulpmes (Stubaitalbahn) bestimmt sein und muss auf den Frachtbriefen die Bauleitung dieser Lokalbahn als Empfängerin erscheinen	vom 1. Oktober 1903 bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Verschieden	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg; ad b) 50 Prozent Nachlass von den normalen Gebühren unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	ad a) Im Rückvergütungswege ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck	ad a) Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
3738	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgut, insofern die direkte Abfertigung auf Grund der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife zulässig ist	Pozsony dynamitgyár oder umgekehrt	allen in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifen aufgenommenen Stationen der Französischen Ostbahnen	Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II a, 2. Heft, vom 15. November 1890, Tarif-Teil II b vom 1. Juni 1890 und Tarif-Teil V vom 1. Februar 1890 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die für den Verkehr mit der Station Pozsony vorgesehenen Frachtsätze		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3739	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Pferde als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen	Érsekujvár	Paris-La Villette-Douane	Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Ungarn) vom 1. Oktober 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz. Die Gebühren sind zu berechnen: für die Pferde durch Anstoss von Francs 0·91 pro Quadratmeter der Bodenfläche an die für Györ—Paris-La Villette-Douane nach dem in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarife sich ergebenden Gebühren	für die Begleiter 0·39 pro Begleiter	Im Kartierungswege		Die Instradierung der Sendungen erfolgt über die für Budapest nyug. p. u. unter Ziffer 4 der Tarifbestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes angegebenen Routen
				Szeged						durch Anstoss von Francs 0·76 pro Quadratmeter der Bodenfläche an die für Szabadka—Paris-La Villette-Douane nach dem in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarife sich ergebenden Gebühren	0·33 pro Begleiter			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3740	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Glas, und zwar: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flussstücken und Stangen, Calcinith (Calcinglas), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln (mit Ausnahme von geschliffenen Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben), ferner rohe Glasfliesen, auch mit Drahteinlagen; Hohlglaswaren aller Art, auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschliesslich Demyohns)	Chlumec-Pilař	Bodenbach/Tetschen B.N.B. transit	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen a) unter 5000 kg b) von mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen c) „ „ 10.000 kg	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Besteht kein direkter Tarif		Pfg. b) 156 c) 83		Im Kartierungswege*)		
				Ihlawka-Katharinenbad						a) 218**) b) 163 c) 87				
				Jareschau						b) 161 c) 85				
				Suchenthal						b) 161 c) 85				
				Eleonorenhain	Bodenbach k.k.St.B. transit					a) 330**) b) 173 c) 112		Im Kartierungswege†)		
				Oberhaid						a) 303**) b) 177 c) 112				

*) Die vorstehenden Frachtsätze für Chlumec-Pilař, Ihlawka-Katharinenbad, Jareschau und Suchenthal finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Stettin, Bremen, Bremerhaven, belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloss nach Bodenbach B.N.B. transit oder nach Tetschen B.N.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze im Rückvergütungswege Anwendung, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Stettin, Bremen, Bremerhaven, belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird und ausser diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden, welche Dokumente bei der Direktion der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn oder bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag längstens bis 31. März 1905 erliegen müssen. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiterbefördert werden. Im letzteren Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Glassendungen nachweislich teils per Elbe nach Hamburg, teils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiterbefördert werden.

**) Diese Frachtsätze haben für Hohlglaswaren aller Art etc. in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, resp. Tiefe verpackt, keine Gültigkeit.

†) Die Frachtsätze für Eleonorenhain und Oberhaid finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Stettin lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloss nach Bodenbach k.k.St.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze im Rückvergütungswege Anwendung, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Bodenbach nach Stettin nachgewiesen wird, und ausser diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach in Vorlage gebracht werden, welche Dokumente bei der Direktion der k. k. Böhmischen Nordbahn oder bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen bis längstens 31. März 1905 erliegen müssen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3741	k. k. österr. Staatsbahnen		Glas, und zwar Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flussstücken und Stangen, Calcinith (Calcinglas), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln (mit Ausnahme von geschliffenen Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben), ferner rohe Glasfliesen, auch Drahteinlagen. Hohlglaswaren aller Art, auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschliesslich Demyohns)	Erdweis	Eger transit	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen a) unter 5000 kg, b) von mindestens 5.000 kg, c) von mindestens 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif		a) 251 Pfennig**) b) 150 Pfennig c) 80 Pfennig		Im Kartierungswege*)		**) Diese Frachtsätze haben für Hohlglaswaren aller Art etc., in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, resp. Tiefe verpackt, keine Gültigkeit.
				Suchenthal						a) 258 Pfennig**) b) 154 Pfennig c) 82 Pfennig				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloss nach Eger transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Eger nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn ausser diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die reklamierende Firma als Absender lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Eger bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen in Vorlage gebracht werden, welche Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1905 erliegen müssen.

Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Eger per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Eger auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Pfennig				
3742	k. k. österr. Staatsbahnen		Glas, und zwar Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flussstücken und Stangen, Calcinith (Calcinglas), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln (mit Ausnahme von geschliffenen Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben), ferner rohe Glasfliesen, auch mit Drahteinlagen, Hohlglaswaren aller Art (auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschliesslich Demyohns)	Winterberg	Eger transit	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen a) unter 5000 kg, b) von mindestens 5.000 kg, c) von mindestens 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif		a) 209 **) b) 113 c) 81		Im Kartierungswege *)		**) Diese Frachtsätze haben für Hohlglaswaren aller Art etc., in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, resp. Tiefe verpackt, keine Gültigkeit
				Pürbach-Schrems						a) 258 **) b) 154 c) 82				
				Oberplan						a) 315 **) b) 212 c) 144				
				Oberhaid						a) 254 **) b) 136 c) 94				
				Gratzen						a) 235 **) b) 140 c) 77				
				Gmünd						a) 251 **) b) 150 c) 80				
				Eleonorenhain						a) 258 **) b) 136 c) 94				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Bremen oder Bremerhafen, nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloss nach Eger transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Eger nach Hamburg, Bremen oder Bremerhafen nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn ausser diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die reklamierende Firma als Absender lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Eger bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen in Vorlage gebracht werden, welche Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1905 erliegen müssen. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Eger per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Eger auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3743	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel (russischer Herkunft)	Podwołoczyska (Bhf.) transito	Bregenz transito Buchs transito Lindau transito	Aufgabe als Frachtgut und Versand in Geflügel- (Spezial- oder Etage-) Wagen. Der Frachtberechnung ist die Summe des Gewichtes des Geflügels und der auf dem Geflügelwagen (Spezial- oder Etagewagen) angeschriebenen Tara zugrunde zu legen. Im übrigen Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Ctms. 1668 1668 1668		Im Kartierungswege		
3744	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel (russischer Herkunft)	Podwołoczyska (Bhf.) transito	Bregenz, Buchs, Lindau } transito (mit der Bestimmung nach Spanien)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Grenzverkehr Russland—Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	1668 Centimes	785·4 Centimes	882·6 Centimes	Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des russischen Frachtbriefes, bezw. der zollamtlichen Bescheinigung über die russische Herkunft der Sendungen, sowie der von Podwołoczyska an einen Empfänger in Bregenz, Buchs oder Lindau adressierten Original-Frachtbriefe und der auf denselben Empfänger als Aufgeber lautenden **Original-Transport-Dokumente** über die erfolgte Weiterbeförderung der Sendungen von Bregenz, Buchs oder Lindau nach Port bon, bezw. der spanischen Grenze. Die Dokumente müssen längstens bis 31. März 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck erliegen	

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg: Ctms. a)	10 b)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3745	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlwaren aller Art, Maschinen, Maschinenteile laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes 1/B für den Grenzverkehr Russland – Vorarlberg etc.	Baden	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. für das im Grenzverkehre Russland—Vorarlberg etc. für die Uebergangspunkte Granica und Szczakowa festgesetzte russische Verkehrsgebiet	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband, bezw. Grenzverkehr Russland – Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach, bezw. Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	426	366		Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der von den vorstehend bezeichneten Stationen an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressierten Original-Frachtbriefe, sowie der von demselben Empfänger als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe über die innerhalb 8 Tage erfolgte Weiterbeförderung der Sendungen von Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn nach Granica trs., bezw. Szczakowa trs. und der Zolldokumente über den erfolgten Austritt nach Russland. Die letztgenannten Frachtbriefe müssen die bahnämtliche Bestätigung der Station Granica tragen, dass fragliche Sendungen nach einer Station des bezeichneten Verkehrsgebietes innerhalb 42 Tagen weiterbefördert wurden. Die Dokumente müssen längstens bis 31. März 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck erliegen	
				Oerlikon						415	357				
				Rüti (Zch)						441	378				
				Toess						406	349				
				Winterthur						404	347				
				Zürich Hptbhf.						421	362				
			Lokomotiven, welche auf Wagen der Eisenbahn oder auf gewöhnlichen Güterwagen der Absender befördert werden	Baden						316	271				
				Oerlikon						296	254				
				Rüti (Zch)						311	268				
				Toess						277	238				
				Winterthur						276	237				
				Zürich Hptbhf.						300	258				
			Lokomotiven, auf Truks oder Lowries der Absender verladen	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 5000 kg und 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Hinsichtlich der Schnitt-Tafel A wird das Gewicht der zur Beförderung benützten Wagen, sowie der auf den Lokomotiven befindlichen Reservestücke, im Hinweg mit in Ansatz gebracht; rücksichtlich der Schnitt-Tafel B erfolgt die Frachtberechnung für das verladene Gewicht, und zwar: ad a) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg; ad b) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg.				Siehe untenstehende Tabelle				Der Rücktransport der zur Beförderung benützten Truks oder Lowries nach der Versandstation erfolgt auf dem Wege des Hintransportes frachtfrei. Die Gesamtfrachtsätze werden durch Anstoss der Streckentaxen der Schnitt-Tafel A an die entsprechenden Streckentaxen der Schnitt-Tafel B ermittelt	

Schnitt-Tafel A

Bis zum Schnittpunkte von	für 100 kg in Centimes
Baden	94·4
Oerlikon	81·8
Rüti (Zürich)	91·4
Toess	69·8
Winterthur	69·2
Zürich Hauptbhf.	84·8

Schnitt-Tafel B

Vom Schnittpunkte nach	für 100 kg in Centimes
Granica trans., bezw. Szczakowa trans. für das im Grenzverkehre Russland — Vorarlberg etc. für die Uebergangspunkte Granica und Szczakowa festgesetzte russische Verkehrsgebiet	a) 186 b) 156

1	2	3	4	5	6	7	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3746	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	der Serie 4 des in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes	Léva, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Paris Douane	Bedingungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Paris, Station der Französischen Ostbahnen, andererseits vom 20. September 1901		Für eine Sendung von	Francs pro Sendung	Im Kartierungswege		
										5 kg	7·10			
										6 — 10 kg	8·60			
										11— 15 kg	10·85			
										16— 20 kg	11·70			
										21— 25 kg	a) 15·30 b) 14·40			
										26— 30 kg	a) 17·55 b) 16·65			
										31— 35 kg	a) 20·40 b) 18·90			
										36— 40 kg	a) 22·65 b) 21·15			
										41— 45 kg	a) 24·90 b) 23·40			
										46— 50 kg	a) 27·15 b) 25·65			
										51— 55 kg	a) 30·35 b) 28·50			
										56— 60 kg	a) 32·60 b) 30·75			
										61— 65 kg	a) 35·75 b) 33·65			
										66— 70 kg	a) 38·00 b) 35·90			
										71— 75 kg	a) 41·20 b) 38·75			
										76— 80 kg	a) 43·45 b) 41·00			
										81— 85 kg	a) 46·65 b) 43·90			
										86— 90 kg	a) 48·90 b) 46·15			
										91— 95 kg	a) 52·05 b) 49·00			
										96—100 kg	a) 54·30 b) 51·15			
										über 100 kg (je 10 kg vollgerechnet)	Francs pro 1000 kg a) 543·20 b) 512·60			
					bezw. umgekehrt					a) Gültig für Sendungen von und nach Paris b) Nur gültig für die im Artikel-Verzeichnisse mit einem ◯ bezeichneten Artikel im Verkehre nach Paris				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3747	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Frisches Obst des Ausnahmetarifes 20 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Časlau Oe.N.W.B.	Köln-Bonnthor	Aufgabe: I. verpackt, und zwar: a) bei Aufgabe als Eilstückgut, b) „ „ „ Frachtstückgut, c) „ „ „ Frachtgut und Zahlung für mindestens 5.000 kg } für den Wagen und Frachtbrief d) „ „ „ „ „ „ „ 10.000 „ } II. unverpackt, und zwar: a) bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung für mindestens 5.000 kg } für den Wagen und Frachtbrief b) „ „ „ „ „ „ „ 10.000 „ }	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 (Ausnahmetarif 20)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark I. b) 7·11 c) 5.98 d) 5·45 II. a) 5·87 b) 5·00		Im Kartierungswege		
					Köln (Eilgutabf.)					I. a) 7·91				
					Köln-Gereon					I. b) 7·09 c) 5·96 d) 5·43 II. a) 5·86 b) 4·99				
					Köln Süd					I. c) 5·96 d) 5·44 II. a) 5·87 b) 5·00				
3748	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kleesaaten	Neubydžow	Dortmund B.M. Dortmund Hafen Dortmund K.M. Dortmund Süd Dortmund Rangierbhf. Münster Osnabrück Br. Bhf. Osnabrück Hann. Bhf.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 38), des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark ad a) | b) 4·33 | 4·00 4·35 | 4·01 4·33 | 4·00 4·30 | 3·96 4·33 | 4·00 4·34 | 4·01 4·10 | 3·79 4·09 | 3·78		Im Kartierungswege		
				Nimburg	Dortmund B.M. Dortmund Hafen Dortmund K.M. Dortmund Süd Dortmund Rangierbhf.					4·00 | 3·70 4·02 | 3·71 4·00 | 3·70 3·97 | 3·66 4·00 | 3·70				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3749	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Thon a) roh, unverpackt, b) roh, in Säcken, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken	Duisburg-Hochfeld Nord und Süd	Kladno	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif 6 A), für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) Mark 1·66 b) „ 1·70		Im Kartierungswege		
3750	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Scherben von Thonwaren aller Art	Altkladno B.R.B.	Jünkerath-Stadtkyll Obercassel bei Düsseldorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	1·96 1·96		Im Kartierungswege		
3751	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Trass b) Tuffsteine	Brohl (kgl. E.-D. Cöln)	Elnsiedel (S.N.D.V.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) Mark 1·52 ad b) „ 1·48		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3752	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Lebende Rebhühner, lebende Fasanen und anderes lebendes wildes Geflügel in Käfigen, Körben etc. als Schnellzugs-Eilgut		Kaldenkirchen	Die in der Rubrik 10 bezifferten Frachtsätze werden nur angewendet, wenn mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung die Beförderung mit Schnellzügen auf den Frachtbriefen oberhalb der Adresse durch die Worte „Mit Schnellzug" vorgeschrieben wird. Die Beförderung mit Schnellzügen wird jedoch nur insoweit gewährleistet, als die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges es gestatten. Frachtzahlung für mindestens 20 kg pro Sendung und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Februar 1898	Bestehen keine	Mark		Im Kartierungswege		
				Komotau B.E.B.						24·16				
				Saaz B.E.B.						25·11				
				Wien I K.E.B.										
				Wien II K.F.J.B.										
				Wien K.F.N.B.						36·13				
				Wien St.E.G.										
				Wien Oe.N.W.B.										
3753	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Thon, roh, in Säcken, bezw. gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken		Donrath	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 (Ausnahmetarif 6—B/b)	Besteht keiner	Mark		Im Kartierungswege		
				Altkladno						1·70				
				Buschtěhrad						1·70				
				Duby						1·70				
				Kladno						1·67				
				Rakonitz B.E.B. u. k.k.St.B.						1·57				
				Smečna-Sternberg						1·66				
				Střebichowitz-Winařitz						1·75				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3754	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Bier	Asch-Stadt	Köln-Gereon	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Rheinisch - Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Bestehen keine	ad a) Mk. 4·04 ad b) Mk. 3·56		Im Kartierungswege		
3755	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Packpapier, folgendes: Strohpapier, Schrenzpapier, Holzstoffpapier, Speltpapier, Zuckerpapier, Hülsenpapier, Bastpapier, auch die aus diesen Papieren gefertigten Düten; farbiges Tapetenpapier aus ungebleichten Rohstoffen, sowie Dachdeckpapier	Gojau Krumau	Malmedy	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Bestehen keine	Mark 4·26 4·13		Im Kartierungswege		
3756	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Trass und Tuffsteine	Brohl	Gablonz-Brandl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II. Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Besteht keiner	1·59 Mark		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3757	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Spezialtarifes III	Drensteinfurt	Dobrowitz Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 1·84		Im Kartierungswege		
				Rinkerode						1·85				
				oder umgekehrt										
3758	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen (Roh-) des Ausnahmetarifes 12 e des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Oberhausen Oberhausen (Fil. Guttеh. Hütte)	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 1·26		Im Kartierungswege		
3759	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff (Cellulose) in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können	Hopfgarten	Autet	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1902	Francs Gold für 1000 kg 23·65	23·45	0·20	Im Kartierungswege		
					Bar-sur-Aube				26·25	26·05	0·20			
					Bar-sur-Seine				27·20	27·00	0·20			
					Belfort				19·90	19·70	0·20			
					Chatillon-sur-Seine				26·55	26·35	0·20			
					Coulommiers				29·65	29·45	0·20			
					Docelles-Chéniménil				24·05	23·85	0·20			
					Epinal				23·80	23·60	0·20			
					Gray				24·00	23·80	0·20			
					Jouy-sur-Morin le-Marais				29·30	29·10	0·20			
					Langres (Marne)				24·65	24·45	0·20			
					Lépanges				24·20	24·00	0·20			
					Montereau loko und transit				29·35	29·15	0·20			
					Nogent-le-Perreux-Bry (Verb.)				28·65	28·45	0·20			
					Noisy-le-Sec transit				30·45	30·25	0·20			
					Paris-LaVillette-Douane				30·65	30·45	0·20			
					Paris-Reuilly				30·65	30·45	0·20			
					Port-d'Atelier-Amance				23·20	23·00	0·20			
					Saint-Siméon				29·40	29·20	0·20			
					Sens (Lyon) transit				28·75	28·55	0·20			
					Troyes				27·35	27·15	0·20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3760	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Cichorienwurzeln	Časlau Dobřenitz-Syrowatka Elbe-Teinitz Königgrätz Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Pardubitz (S.N.D.V.B. und St.E.G.) Praskačka-Urbanitz Smiřitz	Basel Bad. Bahnhof Basel-St. Johann Basel S.B.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 268 271 263 271 257 271 271 276		Im Kartierungswege		
3761	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut in Wagenladungen mit Bestimmung nach Spanien	Orosháza, Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Genf transit	Siehe nachstehende Tabelle	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein solcher	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

	Francs für 1000 kg	
Bis zum Schnittpunkte:		
Bei Frachtzahlung für mindestens 2000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	132·40	
Vom Schnittpunkte:		
Bei Frachtzahlung für jeden verwendeten Wagen	für einen einbodigen Wagen Francs	für einen doppelbodigen Wagen Francs
a) bei Leitung der Transporte über **Biel** . .	187·20	280·80
b) bei Leitung der Transporte über **Bern** .	194·55	291·80

Die Gesamtfracht ergibt sich durch Addition der bis zum und vom Schnittpunkte **getrennt** zu berechnenden Teilfrachten.

Die Abfertigung der Sendungen entweder über **Biel** oder über **Bern** ist von dem Absender im Frachtbriefe vorzuschreiben. Hierbei ist es ihm freigestellt, einen der folgend angeführten Beförderungswege zu wählen, und zwar:

Ujszász—Kelenföld—Bruck a. d. L.—Wien—Bischofshofen—Arlberg—Buchs—{Biel, bezw. Bern} oder

Brod—Sziszek—Laibach—Tarvis—Villach—Franzensfeste—Arlberg—Buchs—{Biel, bezw. Bern.

Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Partei.

Im übrigen ist für die Beförderung der Sendungen der Tarif-Teil I, Abteilung A, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes massgebend.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3762	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getrocknete Pflaumen, sowie Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut	Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien): Barcs Csaktornya Sziszek Zágráb Zakany Zaprešic Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Andrijevci Bosna-Brod Brod Brčka Bršadin Dalja (Dalj) Eszek (Osiek) Eszek alváros Garčin Gunja Ivankovo Mikanovci Mitrovicz Mitrovicz-Szavapart Ruma Samac Strzivojne-Vrpolje Vinkovci Vukovar Zimony	a) Paris La Villette—Douane, b) Paris Reuilly	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II a, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 15. November 1890		Francs Gold für 1000 kg ad a) Paris La Villette—Douane b) Paris Reuilly 75·25 75·90 71·35 72·00 67·00 67·65 67·00 67·65 71·75 72·40 67·00 67·65 79·40 80·05 78·80 79·45 78·10 78·75 83·75 84·40 78·55 79·20 77·85 78·50 78·55 79·20 78 55 79·20 78·80 79·45 82·95 83·60 79·35 80·00 79·55 80·20 80·45 81·10 80·45 81·10 80·45 81·10 80 65 81·30 79·95 80·60 78·95 79·60 78·55 79·20 80·45 81·10		Im Kartierungswege		Die Frachtsätze gelten nur bei Abfertigung der Sendungen über Innsbruck—Arlberg—Buchs—Delle oder über Innsbruck—Arlberg—Bregenz—Traject—Romanshorn—Delle
3763	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getrocknete Pflaumen, sowie Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus	Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Andrijevci Bosna-Brod Brod Brčka Garčin Gunja Ruma Stationen der Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien): Sziszek Zágráb Zaprešic	Passau transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern von Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) nach Passau transit mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus vom 1. Jänner 1895	Francs Gold für 1000 kg 36·90 37 90 37·50 — 37 10 41·20 — 36·30 33·30 32·80	35·85 35·25 34·55 40·20 35 25 39·40 36·90 23·45 23·45 23·45	1·05 2·65 2·95 — 1·85 1·80 — 12·85 9·85 9·35	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3764	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getrocknete Pflaumen (Zwetschken), sowie Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Ruma	den im Ausnahmetarife 8 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes enthaltenen deutschen Stationen	Einhaltung der tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 4 des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif 8) vom 1. Oktober 1899	Besteht keiner	Die für die Station Mitrovicz-Szávapart vorgesehenen Frachtsätze		Im Kartierungswege		
3765	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz und Borke	Szátmar-gözfüresz	den im Ausnahmetarife 2 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes enthaltenen deutschen Stationen	Einhaltung der tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 4 des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif 2) vom 1. Oktober 1899	Besteht keiner	Die für die Station Szátmar-Németi vorgesehenen Frachtsätze		Im Kartierungswege		
3766	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien und Einrichtungs-, bezw. Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Hlinsko	Vgl. Seite 123 des Nachtrages VI zum Lokalgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Post 97	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	Die im Nachtrage VI, Post 97, Seite 123, gewährte Frachtbegünstigung			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3767	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Zeitungspakete als Gepäck	Prag Oe.N.W.B.	Hořitz Humpoletz	Aufgabe der Zeitungspakete in konformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckkassa unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Pakete in der Adressstation ohne vorherige Avisierung. Haftung des Adressaten für die Folgen, welche aus der Nichtbeachtung der Bestimmungen über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen. Unterlassung der Deklaration des Interesses an der Lieferung	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen		Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die sich auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B unter A—II, lit. a—4) ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen wird		Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Gebühren um 50 Prozent. Geringste Gebühr bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller pro Sendung, " " " Personenzügen 40 Heller pro Sendung, exkl. der Stempelgebühr von 10 Heller pro Expedition
3768	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine des Spezialtarifes 3	Skutsch	Dobřenitz-Syrowatka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D V.B. vom 1. Jänner 1898	37 Heller	30 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Nechanic als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1905	Die Steine müssen zur Strassenbeschotterung im Bezirke Nechanic bestimmt sein
[illegible]	Oesterr. Nordwestbahn		Eisen und Stahl etc. nach der im [illegible] VI zum Lokaltarife, Anschluss [illegible] 13, vorgesehenen Nomenklatur	Kolin und Pardubitz und umgekehrt	Wien Oe.N.W.B.	Die in diesem Ausnahmetarife für die Relation Prag—Wien vorgesehenen Frachtsätze finden auch von Kolin und Pardubitz nach Wien und umgekehrt Anwendung.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3770	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine des Spezial-Tarifes 3	Falgendorf-Widach	Königinhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oe.N.W.B und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	17 Heller	14 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Königinhof als Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe längstens bis Ende Februar 1905	Die Steine müssen zur Beschotterung von Bezirksstrassen bestimmt sein
3771	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen	Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege gültigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902, im Abschnitte III „Ausnahmetarife im Rückvergütungswege" bezeichneten Dokumente	Die vollständigen, auf dieses Zugeständnis bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. Jänner 1904 zur Einführung kommenden Nachtrag III zum Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902 enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3772	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		sonstige Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Nimburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Die Frachtsätze der nächst niedrigeren Tarifklasse, der für die entsprechenden Artikel im Tarife, Teil I, vorgesehenen Nomenklatur, rücksichtlich der Strecken der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., einschliesslich des Frachtzuschlages der S.N.D.V.B.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Stadtrat in Nimburg als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1905	Die verfrachteten Artikel müssen zum Baue der Wasserstation und der Gasanstalt in Nimburg bestimmt sein
			a) Steine des Spezialtarifes 3 b) Mauer- und Dachziegel			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien				a) 20 Prozent Nachlass von den ungekürzten Frachtsätzen des Spezialtarifes 3 b) 30 " " " " der Klasse C laut Gebührenberechnungstabelle zum Lokaltarife der Oe.N.W.B. insolange als etwa bestehende Ausnahmetarife oder sonstige allgemein gültige Zugeständnisse nicht niedrigere Sätze aufweisen. Bei den für 100 kg ermittelten Frachtsätzen sind Hellerbruchteile auf ganze Heller aufzurunden				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3773	Oesterr. Nordwestbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Frachtgüter der Klasse A	Linz Klein-München Schwanenstadt	Alt-Paka	Bei Frachtzahlung a) mindestens für 5.000 kg b) „ 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) b) 241 231 247 236 270 258		Im Kartierungswege		
3774	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hronow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Vergrösserung einer mechanischen Weberei in Hronow bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1904	Lokaltarif, sowie Anhang hierzu	Verschieden		20 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben, mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende April 1904	
3775	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Sand der Pos. E—18/a der Güterklassifikation a) verpackt, b) unverpackt	Mária-Sasvár	Traiskirchen (E. W. A.)	Frachtzahlung pro Frachtbrief, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 68 Heller b) 65 „		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3776		**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kohlen, mineralische und Kokes	Bismarckschacht Segen-Gottes-grube Hans Heinrich-Tiefbau Friedens-hoffnungs-grube unterer und oberer Anschluss Glückhilfgrube oberer Anschluss Juliusschacht Bahnschacht Koksanstalt Bahnschacht Charlottenbrunn Steingrund Cäsargrube Melchiorgrube Egmont- und Mayranschacht Gustav- und Abendröthe-grube Fellhammer Neue Heinrich-grube Conradsthal-, David- und Wigandgrube	a) Gmünd und Gojau b) Prag-Hrabovka trans. für Sendungen nach Waidhofen a. d. Thaya	Aufrechthaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Die Frachtbriefe müssen mit der Routenvorschrift: „Ueber Halbstadt—Chotzen—Prag-Hrabovka" versehen sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Niederschlesische Kohlentarife nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897 und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	Heller pro Tonne à 1000 kg a) b) 318 428 318 428 318 428 318 428 . 318 428 318 428 316 428 316 428 320 428 318 428 318 428 318 428 326 428 337 428 318 428 314 428 316 428	Im Rückvergütungswege*)	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, konsigniert, längstens bis Ende März 1905	Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der zitierten Tarife ermässigen, verringern sich die Nachlässe im gleichen Ausmasse. *) Die Nachlässe ad a) gelten von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. September 1897, jene ad b) von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. November 1897
3777		**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kohlen, mineralische, und Kokes	Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode, Möhlten	a) Gmünd und Gojau, b) Prag-Hrabovka transit für Sendungen nach Waidhofen a. d. Thaya	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Die Frachtbriefe müssen mit der Routenvorschrift: „Ueber Mittelsteine—Chotzen—Prag-Hrabovka" versehen sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Niederschlesische Kohlentarife nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	a) 340 Heller pro Tonne à 1000 kg, b) 380 „ „ „ à 1000 kg	Im Rückvergütungswege*)	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautender Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, konsigniert, spätestens bis Ende März 1905	Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieser Frachtbegünstigung die Frachtsätze der zitierten Tarife ermässigen, verringern sich die zugestandenen Nachlässe im gleichen Ausmasse. *) Der Nachlass ad a) gilt von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. September 1897, jener ad b) von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. November 1897

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg					
				von	nach					pro 100 kg				
3778	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes**	**Mittelsteine St.E.G.**	**Prag-Hrabovka transit (für über Wessely-Mezimosti gelegene Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen)** **via Chotzen—Böhm.-Brod**	**Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarif**	**Heller pro Tonne à 1000 kg** 926	546	380	**Im Rückvergütungswege**	**Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautender Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, spätestens bis Ende März 1905**	
3779	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Ziegel der Tarif-Pos. Z—1**	**Lobositz St.E.G.**	**Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarif**	**17 Heller**	**15 Heller**	**2 Heller**	**Im Kartierungswege**		
3780	**Böhmischen Nordbahn**	**Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau**	**Ziegel des Ausnahmetarifes II**	**Böhm. Leipa Stadtpark**		**Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes II**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	**Tarif, Teil II, der Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau**	**Heller**	**Heller**	**Heller**	**Im Kartierungswege**		
					Meistersdorf				15	13	2			
					Ober-Liebich				10	9	1			
					Ober-Preschkau				19	16	3			
					Parchen-Ober-Steinschönau				18	15	3			
					Steinschönau S.B.				21	18	3			
					Ullrichsthal				15	13	2			
					Wolfersdorf				12	10	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9			10			11			12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg			pro 100 kg								
				von	nach				Heller			Heller			Heller					
									a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)			
3781	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl der Positionen E—7, 7 a, 8 und 9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, einschliesslich Rohstahl	Altkladno	a) Annathal-Rothau b) Karlsbad (B.E.B.) transit c) Komotau	1. Mindestverfrachtung von 3000 Tonnen (zu 1000 kg). Zur Ergänzung dieses Quantums können entsprechende Sendungen von Annathal-Rothau nach Chodau (und Neudek), sowie umgekehrt verwendet werden. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	73	63	—	69	59	—	4	4	—	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Komotau und nach Rakonitz auf die reklamierende Firma als Absender lautende Duplikat-Frachtbriefe, bei allen übrigen Sendungen dagegen auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1905 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel der Buschtěhrader Eisenbahn tragen und werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung.
				Kladno					70	60	—	60	49	—	10	11	—			
				Komotau					49	37	—	44	30	—	5	7	—			
				Kralup					76	67	55	69	62	41	7	5	14			
				Prag (Bubna)					76	67	55	69	62	42	7	5	13			
				Prag (Sandthor)					76	67	55	69	62	42	7	5	13			
				Prag (Smichow)					77	68	56	69	62	43	8	6	13			
				oder umgekehrt																
				Rakonitz	Annathal-Rothau				64			60			4					
					Komotau				41			32			9					
				oder umgekehrt																
				Rakonitz	Karlsbad (B.E.B.) und K.J. transit				54			51			3					
				oder umgekehrt																

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3782	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinkohle als Frachtgut	A. Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; ferner Střebichowitz-Winařitz (ausgenommen Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna. B. Smečna-Sternberg, Station der Buschtěhrader Eisenbahn, und Střebichowitz-Winařitz (Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna	a) Eger und Franzensbad für Regiekohle der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen: Asch, Haslau (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen); Stationen der Lokalbahn Asch-Rossbach. b) Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (ausser Asch, Haslau, Neubäu, Strasskirchen, Ahrain, Egglkofen, Poing, Assling, Westerham und den östlich von diesen Stationen gelegenen); sämtlichen Stationen des unter γ) genannten Tarifes; den über Franzensbad instradierenden Stationen des unter δ) genannten Tarifes*)	Mindestverfrachtung von ad A 20.000 Tonnen, ad B 20.000 Tonnen, innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses durch je einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle der letzteren aufgegeben und im Lokalverkehre, bezw. im direkten inländischen Kohlenverkehre bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	α) Lokalgütertarif und Tarif für den direkten inländischen Kohlenverkehr β) Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif; γ) Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif; δ) Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif	Verschieden	Verschieden	ad a) 14·0 Kronen für 10.000 kg ad b) 12·0 Mark für 10.000 kg bei einer Mindestverfrachtung von 28.000 Tonnen ad A oder ad B erhöht sich der Nachlass ad A, bezw. ad B um: ad a) 3·4 Kronen für 10.000 kg ad b) 2·8 Mark für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnseits beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1905; diese Duplikat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Buschtěhrader Eisenbahn gewährt; sollten diese Anteile während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses eine Kürzung erfahren, so werden um den gleichen Betrag auch die Nachlässe verringert. Aenderungen der Tarife infolge Erhöhung oder Ermässigung der Gebührenanteile der beteiligten übrigen Bahnen haben dagegen auf die Höhe der Nachlässe keinen Einfluss.

*) Ueber welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3783	Buschtěhrader Eisenbahn		mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	A. Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; ferner Střebichowitz-Winařitz (ausgenommen Libuschiner Schacht) Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna. B. Smečna-Sternberg, Station der Buschtěhrader Eisenbahn, und Střebichowitz-Winařitz (Libuschiner Schacht) Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna	Sachsen und Norddeutschland. I. über Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Naunhof—Borsdorf und östlich hiervon), nach Norddeutschland (und zwar nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Nordhausen—Cassel und südlich hiervon); II. über Weipert nach Sachsen und Norddeutschland; III. über Klingenthal nach Sachsen und Norddeutschland; IV. über Franzensbad nach Sachsen	**Mindestverfrachtung von je 3000 Tonnen ad A. und ad B.** Durch einen Absender innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif samt Anhang; Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif	Verschieden	Verschieden	ad I. 13·0 Mark ad II. 15·0 Mark ad III. 14·8 Mark ad IV. 14·8 Mark (nach Voitersreuth 17·4 Kronen) für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1905 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Ueber welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen. Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Buschtěhrader Eisenbahn gewährt; sollten diese Anteile während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses eine Kürzung erfahren, so werden um den gleichen Betrag auch die Nachlässe verringert. Aenderungen der Tarife infolge Erhöhung oder Ermässigung der Gebührenanteile der beteiligten übrigen Bahnen haben dagegen auf die Höhe der Nachlässe keinen Einfluss.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3784	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	I. der Frachtgutklasse I, II. der Frachtgutklasse II, III. der Frachtgut-Wagenladungsklasse A	Jiřitz (Station der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe—Neratowitz)		Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller ad I. II. III.		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
					Bakov (B.N.B.)					88 69 63				
					Bodenbach (B.N.B.)					166 120 114				
					Böhm. Leipa (B.N.B.)					151 114 97				
					Jungbunzlau (B.N.B.)					76 60 56				
					Kralup (B.N.B.)					45 38 36				
					Münchengrätz					99 77 69				
					Svijan-Podol					109 84 74				
					Tetschen (B.N.B.)					153 120 114				
					Turnau (B.N.B.)					119 91 80				
					Všetat-Přivor (B.N.B.)					32 29 28				
					Vysočan (B.N.B.)					60 49 46				
					Tetschen (Oe.N.W.B.)					153 120 114				
					Bodenbach (St.E.G.)					166 120 114				
					Raudnitz (St.E.G.)					103 79 72				
			Zucker der Pos. Z—8 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österr., ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902		Melnik (Oe.N.W.B.) loko	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 3. Die Sendungen müssen vom Bahnhofe in Melnik mit Strassenfuhrwerken abgeführt werden. 4. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				a) 32	b) 28			
3785	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle und Braunkohlenziegel	Königsberg a. d. Eger	Grammat-Neusiedl (St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	1332 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3786	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Stahl in Stangen oder Stäben	Altkladno	Paris-La Villette-Douane und Paris-Reuilly	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1902	Besteht keiner	a) 87·95 Francs pro 1000 kg b) 61·50 " " 1000 " c) 43·85 " " 1000 "		Im Kartierungswege		
3787	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Mais (Kukuruz) in Körnern	sämtlichen ungarischen Tarifstationen der Schnitt-Tarif-Tabellen, Schnitt-Tafel I (Abteilung II des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes)	Siehe untenstehende Tabelle	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1902	Dermalen bestehen keine Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		*) In Verbindung mit der Schnitt-Tafel I auf Seite 200—203 des bezüglichen Tarifes

Schnitt-Tarif-Tabellen, Schnitt-Tafel II. *)

Vom Schnittpunkte bis	Teilfrachtsätze für 100 kg in Pfennig	
	Schnittpunkt Nr.	
	1	2
Tittmoning	132	170
Wiesmühl	132	170

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3788	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Güter aller Art	Staab	Frankfurt a. M. (Hafen) Gustavsburg (trs.) Mainz (Hafen) Kastel (Hafen) Mannheim (trs.) Ludwigshafen a. M. (trs.) oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif Nr. 17, Abteilung I und II des Tarifes für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901	Besteht kein direkter Frachtsatz	Mark ad a) b) 2·69 2·07 2·83 2·17 2·86 2·19 2·88 2·20		Im Kartierungswege		
3789	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Wolle (ausgenommen Kammzug, Schlackenwolle und Baumwolle) und Wollabfälle	Pernitz-Muckendorf	Frankfurt a. M. (Hafen) Frankfurt a. M. Hauptbahnhof (transit) Gustavsburg (transit) Mainz (Hafen) Kastel (Hafen) Mannheim (transit) Ludwigshafen a. Rh. (transit) oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901	Mark 3·09 3·17 3·19 3·20	Mark 2·99 3·07 3·09 3·10	Mark 0·10 0·10 0·10 0·10	Im Kartierungswege		
3790	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art	Friedburg-Lengau	Mannheim (transit) Ludwigshafen a/Rh. (transit)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901	1·86 Mark	1·60 Mark	0·26 Mark	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3791	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Porzellan in jeder Verpackung im Verkehre aus Oesterreich**	**Siehe nachstehende Tabelle**		**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Ausnahmetarif Nr. 18 des Tarifes für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901**		**Siehe nachstehende Tabelle**		**Im Kartierungswege**		

Von	Eigentumsbahn	Nach: Frankfurt a. M. (Hafen) a)	b)	Gustavsburg (trs.) a)	b)	Mainz (Hafen) Kastel (Hafen a)	b)	Mannheim (trs.) Ludwigshafen a. Rh. (trs.) a)	b)
		Frachtsätze für 100 kg in Mark							
Aich-Pirkenhammer	k.k.St.B.	2·10	1 43	2·21	1·50	2·23	1·51	2·30	1·56
Alt-Rohlau	"	2·02	1·39	2·13	1·46	2·15	1·47	2·22	1·52
Buchau	"	2·92	2·30	3·08	2·37	3·05	2·38	3·13	2·44
Chodau	B.E.B.	1·91	1·28	2·02	1·35	2·04	1·36	2·11	1·42
Elbogen	k.k.St.B.	2·02	1·40	2·13	1·47	2·15	1·48	2·23	1·54
Karlsbad	B.E.B.	1·97	1·34	2·08	1·41	2·10	1·42	2·17	1·47
Karlsbad Zentralbahnhof	k.k.St.B.	2·07	1·41	2·18	1·48	2·20	1·49	2·27	1·54
Merkelsgrün	"	2·21	1·56	2·32	1·63	2·34	1·64	2·42	1·70
Schlaggenwald	"	2·10	1·48	2·21	1·55	2·23	1·56	2·31	1·62

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 150. **Wien, 29. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. Dezember 1903, womit für den Monat Jänner 1904 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Jänner 1904 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19\frac{1}{2}$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. November 1903, Z. 50.521, an die k. k. Staatsbahn-Direktionen und Privatbahnverwaltungen, betreffend die Ausladung von Borstenviehsendungen zum Zwecke der Nachklassifikation.

Die . . . . wird hiermit in Kenntnis gesetzt, dass seitens des k. k. Ministeriums des Innern an die Statthalterei in Lemberg, sowie an die übrigen politischen Landesstellen mit Erlass Z. 48.400 in Ansehung der Ausladung von Schweinesendungen in der Versandstation zum Zwecke der Nachklassifikation nachstehende Weisung ergangen ist:

In Erledigung . . . . . des Berichtes vom . . . . , betreffend Ausladungen von Borstenviehsendungen in Eisenbahnstationen zum Zwecke der bahnamtlichen Nachklassifikation, wird der k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium nachstehendes eröffnet:

Die Auswaggonierung von bereits verladenen Schweinetransporten zum Zwecke der bahnamtlichen Nachklassifikation der Tiere ohne Intervention des zuständigen staatlichen Viehbeschauorganes ist nur dann zulässig, wenn dieselbe noch in der Aufgabsstation und im Verlaufe von wenigten Stunden nach der vollzogenen veterinärpolizeilichen Beschau auf derselben Rampe, welche zur Verladung der Tiere benützt wurde, vorgenommen wird.

Hierbei muss jedoch bahnseits verbürgt werden, dass bei der bezüglichen Manipulation jede Ansteckungsgefahr ferngehalten und die Identität der aus- und einzuladenden Tiere durch Bahnorgane sichergestellt wird.

Sollte dagegen die Auswaggonierung unterwegs erfolgen, ist dieselbe nur im Beisein des für die in Frage kommende Station bestellten Viehbeschauorganes statthaft.

In letzterem Falle hat auch das Bahnärar, in dessen Interesse die Ausladung geschieht, für die Deckung der dem intervenierenden Beschauorgane zukommenden Gebühren aufzukommen.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Aenderung der Statuten der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der dritten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz" vom 8. Juni 1903 beschlossene Aenderung der §§ 52 und 56 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 28. November 1903. — Z. 50.913. E.-M.-Z. 54.395.

Genehmigung der Gesellschaftsstatuten der „Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Herrn k. k. Statthaltereirat Julius Boese in Klein-Mohrau im Vereine mit den Herren Ignaz Seidl, Grossindustriellen in Mährisch-Schönberg, und Friedrich Schüller, Grossindustriellen in Gross-Ullersdorf, als Konzessionären der den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 29. Juli 1903, R.-G.-Bl. Nr. 162, bildenden Lokalbahn von Petersdorf nach Winkelsdorf die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf" erteilt und die Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 26. November 1903. — Z. 49.326. E.-M.-Z. 54.394.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Eisenbahn Rakonitz-Laun" (deutsch), „Dráha Rakonik-Louny" (böhmisch) und Genehmigung der Statuten derselben.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Herrn Vinzenz Feyerfeil, k. k. Notar in Karolinenthal, im Vereine mit Herrn Josef Čermák, Fabriksbesitzer in Rakonitz, Vinzenz Řiha, Obmann der Bezirksvertretung in Laun, und Dr. Valentin Kopka, Bürgermeister der Stadt Laun, als Konzessionären der den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 17. August 1901, R.-G.-Bl. Nr. 149, bildenden Lokalbahn von Rakonitz bis Laun die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Eisenbahn Rakonitz-Laun" (deutsch), „Dráha Rakonik-Louny" (böhmisch) mit dem Sitze in Wien erteilt und die Statuten dieser Gesellschaft unter einem genehmigt.

Wien, am 12. Dezember 1903. — Z. 51.185. E.-M.-Z. 56.627.

Finanzielle Ergebnisse der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen im Jahre 1902.

Aus der Zusammenstellung der vom k. k. Eisenbahnministerium überprüften finanziellen Ergebnisse der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1902 ist nachfolgendes hervorzuheben.

Die Zahl der bei den österreichischen Privateisenbahnen bestehenden Betriebskrankenkassen betrug 30 zu Ende des Jahres 1902, gegen 28 am Schlusse des Vorjahres. Die zwei neuen Kassen sind: die der Zillertalbahn, deren Errichtung schon im Jahre 1901 die aufsichtsbehördliche Genehmigung erhielt, welche jedoch erst am 1. Februar 1902 ihre Wirksamkeit begann, und weiters jene für Bedienstete und Arbeiter des Niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes. Die letztere Kassa begann, gleichfalls mit aufsichtsbehördlicher Genehmigung, ihre Wirksamkeit erst am 5. Oktober 1902.

Die finanziellen Resultate des Jahres 1902 sind überaus günstige und abermals höhere als jene der Vorjahre, da der Erhöhung der Einnahmen eine Verminderung der Ausgaben gegenübersteht, welche durch den günstigen Krankenstand, bezw. durch den Rückgang der Auslagen für Krankengelder, Medikamente, Heilmittel etc. begründet ist. Die Ueberprüfung der die Zeit vom 5. Oktober bis 31. Dezember 1902 umfassenden ersten Periode der Krankenkassa des Niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes wird seinerzeit gemeinsam mit jener der Rechnung für das Jahr 1903 vollzogen werden, da ein grösserer Teil der das Jahr 1902 treffenden Ausgaben erst im Jahre 1903 zur Verrechnung gelangte.

Die Gesamteinnahmen betrugen im Jahre 1902 K 2,786.789·06 gegen K 2,696.577·59 im Jahre 1901 und K 2,531.214·73 im Jahre 1900.

Von diesen Gesamteinnahmen entfielen auf:

Mitgliederbeiträge . .	K 1,708.275·66	= 61·29	Prozent
Beiträge des Arbeitgebers	„ 847.774·53	= 30·42	„
Sonstige Einnahmen .	„ 5.483·71	= 0·20	„
Zinsen	„ 127.703·07	= 4·58	„
Kursgewinne	„ 97.552·09	= 3·51	„
Zusammen . . .	K 2,786.789·06	= 100	Prozent

Die grösste Zunahme weisen die Einnahmsposten „Zinsen" und „Kursgewinne" nach. Das Berichtsjahr zeigt mit Schluss einen kleinen Rückgang der Mitgliederzahl, was übrigens auch im Durchschnitte zutrifft. Die durchschnittliche Anzahl der Kassenmitglieder betrug 1902 104.415 und 1901 105.193. Die tatsächliche Mitgliederzahl war 102.104 Ende 1902. Dagegen weisen die Mitgliederbeiträge eine, wenn auch nicht erhebliche, Zunahme aus. Es waren:

Ende 1902	Mitglieder	102.104,	Beiträge	K 1,708.275·66
„ 1901	„	102.473,	„	„ 1,707.252·35
„ 1900	„	99.272,	„	„ 1,582.307·76

Die Gesamtausgaben betrugen im Jahre 1902 K 2,440.658·59 gegen K 2,488.273·45 im Jahre 1901 und K 2,493.041·32 im Jahre 1900.

Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:

Krankengelder und Entbindungskosten (für Mitglieder)	K 1,355.277·92	= 55·5	Prozent
Kosten der Aerzte und Kontrolle	„ 366.503·84	= 15·1	„
Medikamente und Heilmittel	„ 357.975·83	= 14·7	„
Spitalskosten	„ 94.028·09	= 3·8	„
Beerdigungskosten . .	„ 102.935·23	= 4·2	„
Verwaltungskosten . .	„ 12.168·56	= 0·5	„
Sonstiges	„ 151.769·12	= 6·2	„
Zusammen . . .	K 2,440.658·59	= 100	Prozent

Im Jahre 1902 wurde gegenüber dem Vorjahre um K 47.614·86 weniger verausgabt. Erhöht haben sich die Ausgaben für Aerzte um K 17.413·58, für Beerdigungskosten um K 233·87, für Verwaltungskosten um K 1872·37 und für sonstige Auslagen um K 7660·75. Dieser Erhöhung von K 27.180·57 steht gegenüber die Verminderung bei nachstehenden Ausgabetiteln, und zwar bei Krankengeldern um K 53.354·56, bei Spitalskosten um K 1029·24, bei Medikamenten und Heilmitteln um K 12.265·42, sohin zusammen um K 66.649·22. Ganz entfiel die Post „Kursverluste", welche im Jahre 1901 K 8146·21 betrug. Sonach haben sich die Ausgaben um K 74.795·43 und nach Abzug der Erhöhungen per K 27.180·57 tatsächlich um obige K 47.614·86 vermindert. Von den vorbezifferten Gesamtausgaben per K 2,440.658·59 kömmt nach Abzug der Verwaltungskosten per K 12.168·56, dann der Kosten für Instandhaltung von Ordinationszimmern, Spesen beim Ankaufe von Wertpapieren, Abschreibungen vom Inventar u. s. w. per zusammen K 1265·15, im ganzen von K 13.433·71, der Rest von K 2,427.224·88 den Mitgliedern zugute, während deren Einzahlungen K 1,708.275·66 betrugen. Die Krankengelder und die Entbindungskosten für weibliche Mitglieder betrugen im Jahre 1902 Kronen 1,355.277·92 gegen K 1,408.632·48 im Jahre 1901 und K 1,476.475·16 im Jahre 1900. Die Abnahme ist durch den Rückgang der Krankenfälle und der Krankentage begründet. Im speziellen kommt bezüglich der Krankengelder weiters zu bemerken:

Es betrugen die

	Krankheitsfälle	Krankentage überhaupt	bezahlte Krankentage
1902	82.320	1,515.280	1,022.646
1901	91.970	1,596.070	1,074.682
1900	84.903	1,431.756	1,092.690

Die schon ab 1901 zutage tretende starke Abnahme der bezahlten Krankentage steht mit der schon im Vorjahrsberichte erwähnten Sanierung der Krankenkassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Zusammenhange, da diese Krankenkassa ab 1. Jänner 1901 bei dem grössten Teile der Mitglieder das Krankengeld erst ab der sechsten Woche, vom Erkrankungstage an gerechnet, flüssig stellt, weil bis dahin die Bahngesellschaft die vollen Bezüge gewährt.

Die Kosten der Aerzte und der Krankenkontrolle beliefen sich im Jahre 1902 auf K 366.503·84 gegen K 349.090·26 im Jahre 1901 und K 326.157·63 im Jahre 1900. Die Zunahme dieser Kosten ist teils durch die eingangs erwähnte Errichtung neuer Kassen, teils durch Beförderungen der bestellten Bahnärzte und die höhere Honorierung der ärztlichen Hilfe überhaupt begründet. Im ganzen betrugen die im Berichtsjahre von den Krankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen bezahlten Pauschalien K 290.985·21, während der Rest von K 75.518·63 auf nach Visiten honorierte Kassenärzte, fremdärztliche Hilfe, Krankenkontrolle u. s. w. entfiel.

Die den bestellten Aerzten gewährten Pauschalien betrugen im ganzen im Jahre 1902 K 480.706 gegen K 465.488 im Jahre 1901 und K 456.280 im Jahre 1900.

Hieran partizipierten:

Die Krankenkassen mit . .	K 290.985	= 60·5	Prozent
die Bahnverwaltungen mit .	„ 168.383	= 35·1	„
der Pensionsfonds der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn mit	„ 21.338	= 4·4	„
Zusammen . . .	K 480.706	= 100	Prozent

Die Bahnverwaltungen trugen sohin, wie in den Vorjahren, mehr als ein Drittel dieser Kosten.

Für Medikamente und Heilmittel wurden verausgabt im Jahre 1902 K 357.975·83 gegen K 370.241·25 im Jahre 1901 und K 319.402·99 im Jahre 1900. Die Repartition dieser Kosten auf die Krankheitsfälle (82.320) und die Kranheitstage (1,515.280) ergibt:

	auf einen Krankheitsfall	auf einen Krankheitstag
Im Jahre 1902 . . .	K 4·35	K 0·236
„ „ 1901 . . .	„ 4·025	„ 0·232
„ „ 1900 . . .	„ 3·76	„ 0·223

Wenn also hier die Gesamtkosten auch ziffermässig abgenommen haben, so resultiert doch für den einzelnen Krankheitsfall und Krankheitstag eine durchschnittlich höhere Ausgabe. Dies ist sowohl darauf zurückzuführen, dass fortwährend neue und teuere Arzneimittel auf den Markt kommen, deren Anwendung trotz aller Sparsamkeit in besonderen Fällen nicht vermieden werden kann, umso weniger als gewisse Kräftigungsmittel die baldige Arbeitsfähigkeit des Erkrankten herbeiführen.

Zu den „Sonstigen Ausgaben" per K 151.769·12 wird erläuternd beigefügt, dass dieselben die Entbindungskosten für die Frauen der Mitglieder per K 74.136·06, ferner die Geldunterstützungen, Badekurkosten u. s. w. umfassen.

Die Leistungen für die Familienangehörigen der Mitglieder erforderten im Jahre 1902 K 342.546·30 gegen K 316.781·26 im Jahre 1901 und K 296.847·79 im Jahre 1900. Ausser diesen erheblichen und sich von Jahr zu Jahr steigernden Mehrleistungen für die Angehörigen gewähren die meisten Krankenkassen, und insbesondere jene der grösseren Eisenbahnen, auch für die Kassenmitglieder selbst Leistungen, welche die gesetzlichen Mindestleistungen weit überbieten. Diese Leistungen werden nicht von allen Kassen gesondert nachgewiesen, erforderten aber, so weit diese Nachweisung erfolgt, bei den grösseren dieser Kassen im Jahre 1902 Kronen 354.826·56 gegen K 342.649·30 im Jahre 1901 und K 302.062·16 im Jahre 1900.

Es betrugen sohin nach den vorstehenden Ausführungen die Einnahmen;

im Jahre 1902	im Jahre 1901	daher 1902
K 2,786.789·06	K 2,696.577·59	+ 3·34 Prozent
die Ausgaben:		
K 2,440.658·59	K 2,488.273·45	— 1·91 Prozent
sohin der Gebarungsüberschuss:		
K 346.130·47	K 208.304·14	

Von den mit Ende 1902 bestandenen 30 Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen erzielten 27 einen Gebarungsüberschuss, und zwar 13 einen solchen von mehr als 20 Prozent der Jahresbeiträge, während bei 7 Kassen dieser Ueberschuss zwischen 10 und 20 Prozent variiert und bei weiteren 7 Kassen derselbe unter 10 Prozent sinkt, während 3 Kassen einen Gebarungsabgang nachweisen. Es sind dies die Krankenkassen der Gaisberg-Eisenbahn-Gesellschaft, der Mühlkreisbahn und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft. Bei allen diesen drei Kassen ist das verhältnismässig geringe Defizit durch die Mehrleistungen hervorgerufen und verfügen überdies die Krankenkassen der Gaisberg-Eisenbahn und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft über gut dotierte Reservefonds.

Der Stand der Reservefonds betrug Ende 1901 K 2,965.414·93; hierzu kommen die Gebarungsüberschüsse pro 1902 mit K 346.130·47, so dass sich mit 31. Dezember 1902 ein Stand von K 3,311.545·40 ergibt. Diese Fonds waren mit Schluss des Jahres 1902 wie folgt angelegt:

In Bargeld und Guthabungen	K 182.739·67	=	5·5	Prozent
in Wertpapieren . .	„ 3,022.892·10	=	91·3	„
deren laufende Zinsen	„ 21.678·20	=	0·7	„
in Sparkassaeinlagen .	„ 106.690·48	=	3·2	„
in Inventar nach Abschreibung	„ 8.858·93	=	0·3	„
Zusammen . . .	K 3,342.859·38	=	101·0	Prozent
Hiervon ab: die Passiven . . .	„ 31.313·98	=	1·0	„
Verbleiben . . .	K 3,311.545·40	=	100	Prozent

Das Bargeld, bezw. die Guthaben werden, sofern letztere bei der Bahnverwaltung aushaften, entsprechend verzinst. Die Passiven umfassen Schulden an die Bahnverwaltung oder die mit Jahresschluss noch unbeglichenen Zahlungen. Die Schulden an die Bahnverwaltungen werden zumeist in den ersten Monaten des Folgejahres gedeckt und finden ihre Entstehung darin, dass man den Verkauf von Effekten des Reservefonds im Hinblicke auf eventuelle Kursverluste vermeiden wollte.

Bei sieben Kassen ist mit Ende 1902 die statutarische Maximalhöhe des Reservefonds erreicht, bezw. überschritten und wurde unter Bedachtnahme auf die Verhältnisse der betreffenden Kassen im Sinne des § 30, zweites Alinea, des Krankenversicherungsgesetzes das Erforderliche veranlasst. Der Gesamtüberschuss des Jahres 1902 beziffert sich auf 13·54 Prozent der Jahresbeiträge gegen 8·15 Prozent im Jahre 1901 und 1·60 Prozent im Jahre 1900.

Nach dem in den „Amtlichen Nachrichten des k. k. Ministeriums des Innern für die Unfall- und Krankenversicherung der Arbeiter“ vom 1. Juni 1903 veröffentlichten vorläufigen Berichte über die hauptsächlichsten Ergebnisse der nach dem Krankenversicherungsgesetze eingerichteten Krankenkassen im Jahre 1901 betrug der Gebarungsüberschuss bei allen diesen Kassen 3·92 Prozent der laufenden Beiträge, bei allen Betriebskrankenkassen 6·16 Prozent dieser Beiträge, wogegen, wie oben bemerkt, bei den Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen dieser Ueberschuss sich im Jahre 1901 auf 8·15 Prozent belief und im Jahre 1902 auf 13·54 Prozent gestiegen ist. Das Gesamtergebnis des Jahres 1902 muss sohin als ein äusserst günstiges bezeichnet werden. Zur Erläuterung der günstigen finanziellen Situation der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen muss noch nachstehendes hervorgehoben werden. Ausser den gesetzlichen Leistungen wurden seitens dieser Kassen gewährt: Mehrleistungen für die Angehörigen der Kassenmitglieder im Betrage von K 342.546·30 und Mehrleistungen an die Kassenmitglieder selbst, insoweit dieselben von den grösseren Kassen gesondert nachgewiesen werden, im Betrage von K 354.826·56, somit zusammen mit einem Aufwande von K 697.372·86.

Wenn daher die Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen nur auf die gesetzlichen Mehrleistungen beschränkt wären, wie dies bei den meisten Bezirkskrankenkassen der Fall ist, welche nur in ganz vereinzelten Fällen Geldunterstützungen gewähren, so hätte sich der ausgewiesene Gebarungsüberschuss von K 346.130·47 auf K 1,043.503·33 erhöht. Die Jahresbeiträge der Mitglieder und des Arbeitgebers beliefen sich im Jahre 1902 auf K 2,556 050·19 und hätte sohin die 20prozentige Dotierung bloss K 511.210·04 betragen.

Von den den Mitgliedern und deren Angehörigen gewährten Benefizien im Betrage von K 2,427.224·88 entfiel bei dem durchschnittlichen Mitgliederstande von 104.415 im Jahre 1902 auf ein Mitglied K 23·24 und im Jahre 1901 bei einem durchschnittlichen Stande von 105.133 Mitgliedern auf ein Mitglied Kronen 23·45. Vom Reservefondsvermögen entfiel bei den Krankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen nach dem Vermögensstande per K 3,311.545·40 und der mit Schluss des Jahres 1902 nachgewiesenen Mitgliederanzahl von 102.104 auf ein Mitglied K 32·43 gegen K 28·94 im Jahre 1901 und K 27·77 im Jahre 1900. Die schon früher erwähnte günstige finanzielle Situation der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen gelangt durch die erhebliche Zunahme des auf ein Mitglied durchschnittlich entfallenden Anteiles an dem Vermögen (Reservefonds) ebenfalls zum beredten Ausdruck. Diese günstigen Resultate lassen eine gedeibliche, die Interessen der Kassenmitglieder fördernde Weiterentwicklung der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen umso sicherer gewärtigen, als diese wichtige Institution, wie alle anderen für die Eisenbahnbediensteten bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen, seitens der Bahnverwaltungen die weitestgehende und wohlwollendste Unterstützung geniesst.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie „von der Wenzelgasse durch die Klosterneuburgerstrasse über die Brigittenauerlände bis zur Jubiläumsbrücke“: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Dezember die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten Linie „von der Wenzelgasse durch die Klosterneuburgerstrasse über die Brigittenauerlände bis zur Jubiläumsbrücke (Linie Nr. 75 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) der Wiener städtischen Strassenbahnen in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Strassenbahnlinie unter gewissen Bedingungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen.

[E.-M.-Z. 57.130.]

Wiener elektrische Strassenbahnen.
a) Eingeleisige Linie Nr. 75 „von der Wenzelgasse durch die Klosterneuburgerstrasse und über die Brigittenauerlände bis zur Jubiläumsbrücke über den Donaukanal";
b) eingeleisige Anfangsteilstrecke „von der Wittelsbachstrasse durch die Schüttelstrasse bis zur Kaiser Josefsbrücke über den Donaukanal" der Linie Nr. 60;
c) Teilstrecke „vom Kasino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstrasse und die Hohewartestrasse in die Wollergasse" der Linie Nr. 71:
Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung, in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung; Erteilung des Baukonsenes ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. November den von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 26. Juni durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich der nachfolgend bezeichneten Projekte der Gemeinde Wien, und zwar:
a) für die eingeleisige Linie Nr. 75 „von der Wenzelgasse durch die Klosterneuburgerstrasse und über die Brigittenauerlände bis zur Jubiläumsbrücke über den Donaukanal"; ferner
b) für die eingeleisige Anfangsteilstrecke „von der Wittelsbachstrasse durch die Schüttelstrasse bis zur Kaiser Josefsbrücke über den Donaukanal" der Linie Nr. 60 „von der Valeriestrasse durch die Kaiser Josefs-Brückenallee über die Kaiser Josefsbrücke durch die Schlachthausgasse, die Landstrasse Hauptstrasse und über den Landstrasser Gürtel bis zur Fasangasse" der Wiener elektrischen Strassenbahnen mit der im gutgeheissenen Vorlageprojekte gegenüber der konzessionsmässigen Linienführung in der Valeriestrasse und der Kaiser Josefs-Brückenallee enthaltenen Abänderung der Führung der Linie durch die Schüttelstrasse, sowie auch den Bericht über das Ergebnis der am 2. Juli durchgeführten gleichen Amtshandlungen bezüglich des weiteren Projektes der Gemeinde Wien;
c) für die Teilstrecke „vom Kasino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstrasse und die Hohewartestrasse in die Wollergasse" der Linie Nr. 71 der Wiener städtischen Strassenbahnen „vom Kasino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstrasse bis zur Grinzingerstrasse",
sowie schliesslich den bei den obgenannten Amtshandlungen für die ai a), b) und c) bezeichneten Linien, bezw. Teilstrecken von Linien erteilten Baukonsens unter gleichzeitiger Genehmigung der „zweigeleisigen" Anlage der Strassenbahnlinie Nr. 71 in der Döblinger Hauptstrasse, und zwar im Bereiche der Teilstrecke von km 0·185 bis km 0·330 zur Kenntnis genommen.
[E.-M.-Z. 37.136.]

Schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Innsbruck nach Fulpmes (Stubaitalbahn). (Detailprojekte für die Varianten in den beiden Teilstrecken km 0·0 bis km 2·5 und km 8 2 bis km 8·7: Ergebnis der durchgeführten politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung; Erteilung des Baukonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Dezember den von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 4. Juli durchgeführten politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich der von der Stadtgemeinde Innsbruck vorgelegten Variantenprojekte für Teilstrecken der in Bauausführung befindlichen schmalspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Innsbruck nach Fulpmes (Stubaitalbahn) und zwar:
1. für die auf eigenem Unterbau zu führende Anfangsteilstrecke km 0·0 bis km 2·5 mit der Anfangsstation Wilten-Stubai, dann
2. für die Teilstrecke km 8·2 bis km 8 7,
bei welchen Amtshandlungen auf Grund des im allgemeinen anstandslosen Ergebnisses derselben nach Massgabe der von der Kommission getroffenen Bestimmungen im Namen des k. k. Eisenbahnministerium der Baukonsens bezüglich der Teilstrecke ad 1. unter Berücksichtigung des von den Vertretern der Stadt Innsbruck bei der Kommission vorgelegten Variantenprojektes für die Anfangsstrecke km 0·0 bis km 1·6 mit der gegenüber dem ursprünglichen Projekte um ungefähr 100 m nach vorwärts verschobenen Anfangsstation Wilten-Stubai, sowie ferner der ad 2. bezeichneten Teilstrecke ex commissione erteilt wurde, zur Kenntnis genommen. Die von der Kommission beantragte Benennung der Anfangsstation mit „Wilten-Stubai", sowie die über Wunsch der Vertreter der Gemeinde Wilten eingeschaltete Personenhaltestelle „Plateaux" in km 2·5 der gegenständlichen Lokalbahn wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt.
[E.-M.-Z. 46.351.]

Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat den Baukonsens für die Errichtung einer Motorwagenremise und einer Desinfektionsanlage in der Station Gänserndorf, ferner für Herstellung einer Motorwagenremise in der Station Gaunersdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.
[E.-M.-Z. 56.418.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb Swětla-Ledeč-Kácow. (Ausführungspläne: Ergebnis der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 1. Dezember den von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 23. September durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der normalspurigen Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Swětla über Ledeč nach Kácow — bei welcher Amtshandlung für die genannte Bahnlinie der Betriebskonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erteilt und gleichzeitig auch der Benützungskonsens für die im Zuge dieser Lokalbahn ausgeführten Hochbauten ausgesprochen wurde — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen. Der Anfangspunkt der Kilometrierung liegt in der Mitte des Aufnahmsgebäudes Kácow, Lokalbahn Kolin-Čerčan mit Abzweigung von Rataj nach Kácow; es ergibt sich sonach eine Betriebslänge von 47·967 km, bei einer Baulänge von 47·615 km. [E.-M.-Z. 44.681.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekte mehrerer Schleppgeleise in Gablonz a. N. und in Reinowitz: Ergebnis der Trassenrevision und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung; Erteilung des Baukonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Dezember den von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 15. Oktober durchgeführten Trassenrevision und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich der vom Verwaltungsrate der Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft in Gablanz a. N. in Vorlage gebrachten Detailprojekte mehrerer Schleppgeleise in Gablonz a. N. und Reinowitz, und zwar:
a) zum Hauptpostamte in Gablonz a. N.,
b) zum Postamte am Bahnhofe Gablonz a. N.,
c) zum Postamte in der Gebirgsstrasse in Gablonz a. N.,
d) in das Etablissement der Firma Gebrüder Redlhammer in Gablonz a. N. und
e) in das Etablissement der Firma August Möllers Söhne in Reinowitz
zur Kenntnis genommen und rücksichtlich der unter a), c), d) und e) angeführten Schleppgeleise dem genannten Verwaltungsrate den Baukonsens unter Einhaltung der getroffenen Kommissionsbestimmungen erteilt. Rücksichtlich des unter b) angeführten Schleppgeleises behält sich das k. k. Eisenbahnministerium die endgültige Entscheidung insolange vor, bis die Regelung der Mitbenützung des Bahnhofvorplatzes in Gablonz a. N. seitens des genannten Verwaltungsrates mit der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn erfolgt und nachgewiesen sein wird. [E.-M.-Z. 48.781.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Betriebsleitung Czernowitz: Abänderung der Bezeichnung der Stationen Kimpolung und Kimpolung Stadt in „Alt-Kimpolung" und „Kimpolung".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die beantragte Abänderung der Bezeichnung der auf der Linie Hatna—Dorna-Watra der Bukowinaer Lokalbahnen gelegenen Stationen Kimpolung und Kimpolung Stadt in „Alt-Kimpolung" und „Kimpolung" genehmigt.
51.206/20.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 28. November der Frau Karoline Von der Osten und Konsorten in Pojen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für

a) eine von der Station Marzsina der Ungarischen Südostbahn ausgehende, bis Lunya-Larga und

b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende, bis Alsó-Lapugy

führende schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Einstellung der aussertourlichen Beförderung von Getreide- und Mahlprodukten.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verlautbart, dass die während der diesjährigen Getreidekampagne für den Export von Getreide- und Mahlprodukten gewährte Begünstigung aussertourlicher Beförderung mit 13. Dezember eingestellt wurde.

Budapester Stadtbahn-Aktiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Eröffnung einer neuen Linie.) Am 1. Dezember wurde die 2·8 km lange, durch die äussere Nádorutcza bis zum Parlament und von dort aus längs dem linken Donauufer im Extravillan bis zur Viktoria-Dampfmühle führende Linie dem Verkehre übergeben.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Oktober.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Oktober folgende Verkehrsstellen eröffnet: Am 1. Oktober die Haltestelle Roppenheim an der Bahnlinie Hagenau—Roppenheim Mitte Rhein der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und Eilstückgutverkehre diente, für den vollen Stückgutverkehr; die Haltestelle Thyrow zwischen den Stationen Trebbin und Ludwigsfelde an der Bahnstrecke Berlin—Jüterbog im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Halle a. d. Saale, die bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks-, Expressgut-, Eilgut-, Frachtgut- und Privatdepeschenverkehr (für von Thyrow abgehende Telegramme); die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Friedrichsfelde-Ost zwischen den Stationen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Biesdorf an der Bahnstrecke Berlin—Strausberg im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Berlin für den Personenverkehr; der Haltepunkt Corbach Süd zwischen den Stationen Corbach und Itter an der Bahnstrecke Corbach—Frankenberg (H. N.) im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung von diesem Haltepunkte findet nicht statt; nach demselben darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt; der bisherige Haltepunkt Alzenau zwischen den Stationen Brieg und Böhmischdorf an der Bahnstrecke Brieg—Neisse im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Breslau, unter gleichzeitiger Umwandlung in eine Haltestelle für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen; die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Alzenau ist der Verkehrs- und Maschineninspektion Neisse, der Betriebsinspektion Neisse 1 und der Werkstätteninspektion Breslau 1 unterstellt; der Haltepunkt Breithardt zwischen den Stationen Adolfseck und Hohenstein an der Nebenbahnstrecke Wiesbaden—Diez im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M. für den Personenverkehr; Reisegepäck wird dortselbst nur zur Nachbehandlung angenommen und ist vom Reisenden in den Packwagen zu bringen; die Abfertigung von Reisegepäck nach Breithardt kann erfolgen, dasselbe ist jedoch sogleich nach Ankunft des Zuges am Packwagen in Empfang zu nehmen; der Haltepunkt Schlierbach zwischen den Stationen Treysa und Zimmersrode im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kassel unter der Bezeichnung Schlierbach bei Treysa für den Güter- und Viehverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Preiland zwischen den Stationen Neisse und Deutsch-Wette an der Bahnstrecke Camenz—Deutsch-Wette im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Personenverkehr; der Personenhaltepunkt Gr.-Dankheim zwischen den Stationen Puchallowen und Willenberg an der Bahnstrecke Neidenburg—Ortelsburg im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. als Haltestelle auch für den Güter- und Viehverkehr; schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe, sowie Vieh in Etagewagen sind jedoch von der Abfertigung ausgeschlossen; der Haltepunkt Karlsdorf zwischen den Stationen Bromberg und Fordon, bezw. Brahnau an den Bahnstrecken Bromberg—Kulmsee und Bromberg—Thorn im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Leichen-, Stück- und Wagenladungsgüter- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen; die Haltestelle Ruschetz zwischen den Stationen Wapno und Exin an der Bahnstrecke Nakel—Eisenau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Stück- und Wagenladungsgüter-, sowie Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Lokalzughaltepunkt Reipertshofen zwischen den Stationen Kisslegg und Gebrazhofen an der Bahnlinie Aulendorf—Leutkirch der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Altbeelitz zwischen den Stationen Kreuz und Driesen-Vordamm im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr; Gepäcksstücke werden vom diesem Haltepunkte unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hierfür auf der nächsten geeigneten Station erhoben; die Haltestelle Schedlisken zwischen den Stationen Widminnen und Lötzen an der Bahnstrecke Königsberg—Prostken im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Wagenladungsgüterverkehr; schwerwiegende Fahrzeuge und andere Gegenstände, welche durch die Seitentüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sowie Vieh und Sprengstoffe sind von der Beförderung ausgeschlossen; der Haltepunkt Makunischken zwischen den Stationen Gr.-Rominten und Tollmingkehmen an der Bahnstrecke Goldap—Stallupönen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; Gepäcksstücke werden unabgefertigt mitgenommen; der Haltepunkt Massen zwischen den Stationen Wickede-Asseln und Unna-Königsborn an der Bahnstrecke Dortmund—Süd-Welver im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Essen für den Personen- und Milchverkehr; Gepäck wird nur zur Nachabfertigung angenommen; die Haltestelle Vulcan-Bredow an der Zweigbahn Züllchow-Vulcan-Bredow der Bahnstrecke Stettin—Jasenitz im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern; die Abfertigung von Vieh, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen; der Haltepunkt Schützenhaus der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn für den Personenverkehr; eine Abfertigung von Gepäck von und nach diesem Haltepunkte findet nicht statt; die Station Forchheim an der Bahnstrecke Karlsruhe—Röschwoog der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Personen-, Güter- und Telegraphenverkehr; die Haltestelle Przywor zwischen den Stationen Groschowitz und Guradzeweiche an der Bahnstrecke Oppeln—Kandrzin im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr, für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit Ausnahme schwerwiegender Fahrzeuge und Sprengstoffe, sowie für den Viehverkehr; die Haltestelle Przywor ist der Betriebsinspektion 1 und Verkehrsinspektion Oppeln und der Maschineninspektion Ratibor unterstellt; der Haltepunkt Luckaitz zwischen den Stationen Calau und Altneudöbern an der Bahnstrecke Lübbenau—Kamenz i. S. im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Halle a. d. Saale, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Neuhaus zwischen den Stationen Neufra und Aldingen an der Bahnlinie Rottweil—Tuttlingen der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Weilheim bei Tuttlingen zwischen den Stationen Rietheim und Wurmlingen an der Bahnlinie Rottweil—Tuttlingen der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der neu errichtete Personenbahnhof Warnemünde der grossherzogl. Mecklenburg. Friedrich Franz-Eisenbahn — mit Anschluss an das Trajekt

Warnemünde-Gjedser — für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Tieren und Eilgut; gleichzeitig ist der bisherige Bahnhof in Warnemünde für den Verkehr von Personen, Reisegepäck, Tieren und Eilgut geschlossen worden und hat die Bezeichnung Warnemünde Güterbahnhof erhalten.

Am 5. Oktober die Haltestelle Kreising zwischen den Stationen Louisenhain und Gondek an der Bahnstrecke Posen—Jarotschin im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Posen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 10. Oktober der Haltepunkt Ambrock zwischen den Stationen Hagen-Delstern und Dahl an der Bahnstrecke Hagen—Brügge-Dieringhausen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld für den Personenverkehr; der Haltepunkt Bergisch-Neukirchen zwischen den Stationen Pattscheid und Opladen an der Bahnstrecke Born—Opladen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Schwammelwitz an der Bahnstrecke Ottmachau—Heinersdorf im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Schwammelwitz ist der Betriebsinspektion 2, der Verkehrs- und Maschineninspektion Neisse und der Werkstätteninspektion Breslau 1 unterstellt.

Am 15. Oktober die Haltestelle Schmardt zwischen den Stationen Konstadt und Kreuzburg O./S. an der Bahnstrecke Oels-Kreuzburg O./S. im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr, für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit Ausnahme schwerwiegender Fahrzeuge und Sprengstoffe, sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in Käfigen; die Haltestelle Schmardt ist der Betriebs- und Maschineninspektion Kreuzburg O./S. und der Verkehrsinspektion Tarnowitz unterstellt; der Haltepunkt Rohrbruch zwischen den Stationen Bromberg und Hopfengarten an der Bahnstrecke Bromberg—Inowrazlaw im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr; Gepäcksstücke werden unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hierfür auf der nächsten geeigneten Station erhoben; der Haltepunkt Sehlem zwischen den Stationen Harbarnsen und Bodenburg an der Bahnstrecke Gandersheim—Grossdüngen im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung von diesem Haltepunkte findet nicht statt; nach demselben darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt; die Haltestelle Jerskewitz an der Bahnstrecke Bütow—Lauenburg i. Pm. im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Danzig, welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Rockstedt der Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern; der Haltepunkt Gossentin zwischen den Stationen Neustadt i. Wstpr. und Lusin an der Bahnstrecke Danzig—Stolp im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Danzig für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Station V. Kl.-Rimsting zwischen den Stationen Endorf und Prien an der Bahnstrecke Rosenheim—Salzburg der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, die bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Hunde-, Kleinvieh- und Eilstückgutverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg; der Haltepunkt Heimersheim im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Köln, welcher bisher nur für den Stückgutverkehr eingerichtet war, auch für den Wagenladungsverkehr; die Güterladestelle Tornau an der Bahnstrecke Rosslau (Güterbahnhof)—Tornau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Halle a. d. Saale für den Wagenladungsverkehr; die Station Mengede im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Essen für die Abfertigung von Fahrzeugen.

Endlich am 18. Oktober die Station Oeslau an der Bahnstrecke Koburg—Lauscha im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direktion zu Erfurt auch für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen bis zu 8 m Länge, wenn deren Ver- oder Entladung von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann.

Schiffahrt.

Schiffahrtsverkehr bei der Tullner Donaubrücke. Aus Anlass des Umbaues der Tullner Eisenbahnbrücke hat die k. k. niederösterreichische Statthalterei nachstehende, den Schiffahrtsverkehr bei der genannten Donaubrücke regelnde Kundmachung erlassen: Anlässlich des Umbaues der Tullner Eisenbahnbrücke werden in dem 1., 2. und 3. Brückenfelde, vom rechten gegen das linke Ufer gezählt, Gerüste aufgestellt, welche die Durchfahrt durch diese Brückenfelder erschweren und für grössere Fahrzeuge unmöglich machen. Im 4. Felde wird nur ein Hängegerüst angebracht, durch welches die lichte Höhe eine Verminderung von 60 cm erfährt. Im 5. Felde werden Gerüste eingebaut, durch welche die freie Durchfahrtsbreite stromseitig des Leitwerkes gar nicht, die Durchfahrtshöhe nur um 1·50 m eingeschränkt wird. Es wird daher für die Dauer des Bestandes dieser Gerüste, welche teilweise sofort aufgestellt werden und voraussichtlich vor Oktober 1904 nicht entfernt werden dürften, sowie für die Dauer der Vorarbeiten zu dieser Aufstellung, unter welchen auch die Verstärkung des Steinwurfes beim ersten Strompfeiler begriffen sein wird, für den Schiffahrtsverkehr nachstehende Anordnungen getroffen, welche sofort in Kraft treten. In der Talfahrt haben Dampfschiffe und Ruderfahrzeuge nur das 4. Brückenfeld zur Durchfahrt zu benützen; die Durchfahrt ist aber nur jenen Fahrzeugen gestattet, deren Höhe nach dem jeweiligen Wasserstande um mindestens 30 cm geringer ist als die zur Verfügung stehende lichte Durchfahrtshöhe. In der Bergfahrt haben Dampfschiffe nur das 4. Brückenfeld, Ruderschiffe nur das 5. Brückenfeld zur Durchfahrt zu benützen. Kreuzungen unter der Brücke und nächst derselben sind verboten. Es haben daher in der Bergfahrt begriffene Dampfschiffe vor der Durchfahrt durch die Brücke Ausschau zu halten, ob nicht ein talwärts fahrendes Fahrzeug in Sicht ist, das bei der Fortsetzung der Fahrt mit dem gegenwärts fahrenden unter oder nächst der Brücke kreuzen würde; in diesem Falle hat das gegenwärts fahrende Dampfschiff stromabwärts der Brücke so lange zu halten, bis die Gegenfahrt frei ist. Die Aufhebung dieser Kundmachung wird besonders verlautbart werden.

Galizien. (Schiffahrts-, Floss- und Warenverkehr auf den galizischen Flüssen im Jahre 1902.) Nach den von der Statthalterei in Lemberg verfassten statistischen Nachweisungen gestaltete sich der Schiffahrts-, Floss- und Warenverkehr auf den galizischen Flüssen im Jahre 1902 nachstehend: Es verkehrten Kähne: Auf der Weichsel 5917 (1901: 5110); auf der Przemsza 2404 (1901: 2073); auf dem Dunajec 120 (1901: 138); auf dem San 388 (1901: 603) und auf dem Dniester 6 (1901: 1868). Es verkehrten Flösse: Auf der Weichsel 1184 (1901: 2836); auf der Soła 79 (1901: 164); auf der Skawa 132 (1901: 63); auf dem Dunajec 2337 (1901: 3583); auf der Wisłoka 7 (1901: 39); auf dem San 1059 (1901: 2776); auf dem Bug 19 (1901: 20); auf dem Dniester 4009 (1901: 3202); auf dem Stryj 1314 (1901: 289); auf der Swica 35 (1901: 0); auf der Lomnica 4492 (1901: 2118); auf der Solotwinaer Bystryca 2062 (19011: 323) und auf der Nadwornaer Bystryca 172 (1901: 313). Auf dem Wisłok und der Raba fand im Berichtsjahre ein Flossverkehr nicht statt. Der Gesamtverkehr auf allen galizischen Flüssen betrug daher im Jahre 1902 8835 (1901: 9792) Kähne und 16.901 (1901: 16.729) Flösse. Was den Warenverkehr anbelangt, so wurden im Jahre 1902 verfrachtet: Auf der Przemsza 372.215 q Steinkohle und Koks, 780 q Brennholz, 325 q Faschinen und 101.880 q Bruchsteine; auf der Weichsel 194.306 q und 80 Stück Brennholz, 396.651 q Steinkohle und Koks, 7541 q Brennholz, 13.120 q Faschinen, 684.981 q Bruchsteine, 6475 q Sägewaren, 1320 q Eisenbahnschwellen und 89.546 q verschiedene Waren; auf der Soła 1147 Stück Werkholz; auf der Skawa 2012 Stück Werkholz; auf dem Dunajec 4896 m³ hartes Werkholz, 63.370 Stück Werkholz, 9435 q Steinkohle und Koks, 32.750 q Faschinen, 28.990 q Sägewaren und 2435 q verschiedene Waren; auf der Wisłoka 740 Stück Werkholz; auf dem San 146.645 q und 108.917 Stück Werkholz, 21.765 m³ Brennholz, 48.000 Stück Faschinen, 10.570 m³ Bruchsteine, 15.976 Stück Sägewaren und 681 q Eisenbahnschwellen; auf dem Bug 9528 Stück Werkholz; auf dem Dniester 94.300 m³ hartes Werkholz, 1,150.660 q und 277.602 Stück Werkholz, 26.031 q Brennholz, 190.652 q und 5500 Stück Sägewaren, 7500 Stück Dachschindeln und 1225 q verschiedene Waren; auf dem Stryj 20.780 Stück Werkholz; auf der Swica 1070 Stück Werkholz; auf der Lomnica 40.667 Stück Werkholz; auf der Solotwinaer Bystryca 28.132 Stück Werkholz; auf der Nadwornaer Bystryca 2411 Stück Werkholz.

Verschiedene Mitteilungen.

Industrierat. Am 21. Dezember trat der Industrierat unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Handelsministers Freiherrn v. Call zu seiner achten Plenarversammlung zusammen. In derselben empfahl Referent Zentraldirektor Günther namens des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres in betreff der Erweiterung des Triester Hafens folgende Anträge:

„I. In Kenntnis des Hafenprojektes der Regierung und des von den Reedern aus Triest, Ragusa und Lussin vertretenen Alternativprojektes, sowie der Anregung einer Hafenanlage nächst Servola und in der Bucht von Panzano, erachtet das Subkomitee, dass die Wahl des Ortes des neuen Hafens bereits gegeben war zur Zeit, als der Industrierat ein Gutachten in der Frage der Erweiterung des Triester Hafens erstattet hat, und zwar:

a) durch die mit Ungarn getroffene Vereinbarung bezüglich Einbeziehung von San Andrea in das Freihafengebiet;
b) durch die Disposition für den Ausbau der k. k. Staatsbahnen (Tauernbahn), welche den Endpunkt der Bahn nach San Andrea verlegt;
c) durch die im Zuge befindliche Erbauung des Molo V und der Riva VI.

In Anbetracht dieser Sachlage und weil die gegen San Andrea geltend gemachten Einwendungen nicht zureichende Gründe bieten, gegen die Ausführung des Regierungsprojektes Stellung zu nehmen, hat das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehres keine Veranlassung, dem Industrierate die Aenderung seiner bezüglichen Beschlüsse vom 26. Jänner 1903 in Antrag zu bringen.

II. Das Subkomitee erachtet, dass die Baudispositionen in solcher Weise erfolgen sollen, dass es der Regierung ermöglicht sei, die Seebauten zu beschleunigen, zu ändern oder einen Teil derselben zu unterlassen. Weiter spricht der Industrierat die Erwartung aus, dass bei der Bauvergebung die österreichische Arbeit in erster Linie berücksichtigt werde."

Mitglied Economo schliesst sich als Vertreter Triests und der Triester Handelskammer den Anträgen an und bittet um beschleunigte Erledigung der Angelegenheit.

Die Anträge werden einstimmig angenommen.

Zentraldirektor Günther referiert weiters, und zwar gleichfalls im Namen des Subkomitees, für die Fragen des Seeverkehres über die Ausgestaltung der dalmatinischen Häfen. Eine solche Ausgestaltung sei dringend geboten, namentlich bezüglich Sebenicos und Spalatos. Auch sei die baldigste Herstellung der Eisenbahnanschlüsse von Bosnien nach diesen Häfen notwendig.

Der Industrierat beschliesst einstimmig, die vom Referenten gestellten Anträge der Regierung zur eingehenden Würdigung zu empfehlen.

Mitglied kaiserl. Rat Dr. Schenker-Angerer referiert namens des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres über den Antrag des Mitgliedes kaiserl. Rates Schweiger, betreffend den österreichischen Ost-Afrika-Schiffahrtsdienst.

Mitglied kaiserl. Rat Schweiger richtet die Bitte an die Regierung, dass die Subventionsverträge mit dem Lloyd vor dem Abschlusse dem Industrierate zur Begutachtung vorgelegt werden. Er stellt die Zusatzanträge, dass der Lloyd seine Fahrten mindestens dreimal bis Kapstadt ausdehne, falls ihm ein Frachtquantum von mindestens 1000 t angemeldet wird; dass die Frachtraten nach Kapstadt die Höhe der für Durban tatsächlich eingehobenen nicht übersteigen sollen, ferner dass der Lloyd nur unter Genehmigung der Regierung in das Schiffahrtskartell eintreten dürfe, vorausgesetzt, dass er sich seine Unabhängigkeit bezüglich der Erstellung der Raten wahren kann.

Handelsminister Freiherr v. Call teilt mit, dass der letztere Antrag gegenstandslos sein dürfte, da es in dem Abkommen mit dem Lloyd festgesetzt ist, dass die Feststellung der Tarife der Genehmigung der Regierung unterliegt.

Hierauf werden die beiden Referentenanträge mit den beiden ersten Zusatzanträgen Schweiger angenommen.

Mitglied Economo erstattet namens des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres den Bericht über den Antrag des Mitgliedes Ritter v. Vuković, betreffend die Hebung der kleinen Küstenschiffahrt. Er verweist auf den Zusammenhang der kleinen Küstenschiffahrt mit der Handelsmarine und stellt folgenden Antrag: „In Berücksichtigung des Umstandes, dass die Gültigkeit unseres Marine-Unterstützungsgesetzes bereits in einigen Tagen erlischt und dass das Interesse der Entwicklung der österreichischen Schiffahrt sowohl als auch unserer Handels- und wirtschaftlichen Interessen es dringend erheischen, dass diesem Zustande der Ungewissheit ein Ende gemacht und dass noch rechtzeitig ein neues Marine-Subventionsgesetz auf weiteren Grundlagen als heute, wie vom Industrierate am 26. Jänner vorgeschlagen, durchgeführt werde, wendet sich der Industrierat an die hohe Regierung mit der Bitte, die hohe Regierung wolle in geeigneter Weise eine Unterbrechung in der gedeihlichen Entwicklung unserer Handelsmarine verhüten und das neue Marine-Unterstützungsgesetz mit grösster Beschleunigung der verfassungsmässigen Erledigung zuführen."

Mitglied Ritter v. Hütterott unterstützt als Vertreter der „Associatione Maritima" und über ausdrückliches Verlangen der gesamten österreichischen Reederei diesen Antrag aufs wärmste.

Handelsminister Freiherr v. Call erklärt, die Regierung verkenne durchaus nicht die ausserordentlich missliche Lage, in welche die Ungewissheit über die künftige Situation der freien Schiffahrt vom 1. Jänner nächsten Jahres ab versetze. Er könne jedoch, was das neue Marine-Unterstützungsgesetz betrifft, sagen, dass die Prinzipien desselben im Schosse der Regierung in der Hauptsache bereits festgestellt seien und dass die volle Uebereinstimmung unter den beteiligten Ressorts über alle einschlägigen Fragen in allernächster Zeit hergestellt sein dürfte. Eine Einbringung des Gesetzes im Parlamente vor Ablauf dieses Jahres hätte aller Voraussicht nach wenig genützt, da eine rechtzeitige Perfektionierung angesichts der bestehenden Verhältnisse wohl ausgeschlossen erschien. Er bitte aber, die Erklärung entgegenzunehmen, dass die Regierung mit aller Bestimmtheit darauf rechne, rechtzeitig und vor Ablauf des Jahres die gesetzlichen Begünstigungen, welche die Schiffahrt dermalen geniesse, ihr auch weiterhin provisorisch zu sichern.

Referent Economo dankt dem Handelsminister für diese Mitteilungen, welche die Handelsmarine im hohen Masse zu beruhigen geeignet erscheinen.

Der Referent stellt in bezug auf die Hebung der kleinen Cabotage namens des Subkomitees folgenden Antrag: „Der Industrierat spricht sich dafür aus, dass die kleine Küstenschiffahrt in dem zu erlassenden neuen Handelsmarine-Subventionsgesetze berücksichtigt und in die bezüglichen Begünstigungen und Unterstützungen nach dem Muster der diesfälligen Bestimmungen des italienischen Handelsmarine-Subventionsgesetzes entsprechend einbezogen werde." Dieser Antrag wurde angenommen.

Kammerzialrat Vetter begründet seinen Dringlichkeitsantrag, betreffend die Vereinbarungen der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Gesellschaft der vereinigten Elbe- und Saale-Schiffer und der Elbe-Schiffahrts-Gesellschaft „Kette". Da die Frage eine prinzipielle Seite unseres Binnenschiffahrtsverkehres berühre, stimme er einer gründlichen Vorberatung des Gegenstandes durch die Verkehrsabteilung zu.

Der Antrag auf Zuweisung des Gegenstandes an die Verkehrsabteilung wurde angenommen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Dezember 1903 dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Kamill Kuranda das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Dezember 1903 den Sektionsrat Dr. Karl Freiherrn v. Banhans zum Ministerialrate im Eisenbahnministerium zu ernennen und dem mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrates ausgezeichneten Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Karl Marek taxfrei den Titel und Charakter eines Hofrates allergnädigt zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif-Heft III.

Aenderung der Fahrbegünstigung für ausser Dienst reisende Militärpersonen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 wird die im obgenannten Tarife auf S. 11 (1. Absatz) enthaltene Bestimmung, sowie die Ueberschrift derselben ausser Kraft gesetzt und durch nachfolgende ersetzt:

VII. Fahrbegünstigung für in Uniform ausser Dienst reisende aktive und im Ruhestande befindliche Militärpersonen.

Ausser Dienst reisende aktive und im Ruhestande befindliche Militärpersonen werden mit ermässigten direkten Fahrkarten, soweit solche in diesem Tarife vorgesehen sind, nur dann abgefertigt, wenn sie in Uniform reisen.

Budapest, am 15. Dezember 1903. [1289]

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Oesterreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Berichtigung direkter Frachtsätze von der Station Hof der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

In der Kundmachung vom 1. Dezember 1903, erschienen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 140 vom 3. Dezember 1903 auf S. 3097 unter der Nr. [1160], sind die für die Klasse 9—A bei Hof (Bayer. St.B.) ersichtlichen Frachtsätze zu berichtigen

von 576 auf **571** } Centimes für
von 676 auf **671** } 100 kg.

Wien, am 23. Dezember 1903. [1290]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Direkte Abfertigung von in Uniform ausser Dienst reisenden aktiven und im Ruhestande befindlichen Militärpersonen zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Vom 1. Jänner 1904 werden bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, ausser Dienst reisende aktive und im Ruhestande befindliche Militärpersonen, sofern sie in Uniform reisen, seitens der nördlich von Brünn gelegenen gesellschaftlichen Stationen gleichwie im Verkehre mit Wien Staatsbahnhof auch im Verkehre mit Wien Nordbahnhof und umgekehrt in allen Klassen der Schnell- und Personenzüge mit halben einfachen Fahrkarten der betreffenden Klasse und Zugsgattung direkt abgefertigt.

Von der direkten Abfertigung in der III. Klasse eines Schnellzuges sind jedoch im Verkehre mit Wien K.F.N.B. nachbenannte Militärpersonen ausgeschlossen:

Die aktiven Gagisten ohne Rangsklasse, ferner die aktive Mannschaft vom Feldwebel und Gleichgestellten abwärts des Heeres, der Kriegsmarine, der Landwehren, der Gendarmerie, des Militär-Polizeiwachkorps, des Militärwachkorps für die k. k. Zivilgerichte in Wien und der Gestütsbranche, sowie die Regimentsmusiker.

Ferner werden aktive Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen in Uniform bei Benützung der III. Klasse eines Personenzuges in den im Tarife, Teil II, für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn, gültig vom 1. Jänner 1903, aufgenommenen Verkehrsbeziehungen mit halben direkten Zivilfahrkarten III. Klasse für Personenzüge abgefertigt.

Wien, am 22. Dezember 1903. [1291]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Personenhaltestelle Grobelno als Station für den Gesamtverkehr.

Am 21. Dezember 1903 wird die Haltestelle Grobelno zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen auf der Linie Wien—Triest als Station für den Gesamtverkehr eröffnet.

Wien, am 19. Dezember 1903. [1292]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 24. November 1903, Nr. 136 (Pos. 1135), mit dem Einführungstermine vom 1. Jänner 1904 verlautbarte neue Tarif für den obbezeichneten direkten Personenverkehr gelangt erst mit 1. Februar 1904 zur Einführung.

Wien, am 20. Dezember 1903. [1293]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Verlängerung der Gültigkeit des Anhanges zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Die Gültigkeit des am 1. November 1903 in Kraft getretenen Anhanges zum Tarife, Teil II, Heft 2, enthaltend direkte Frachtsätze für Schnittholz, wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, verlängert.

Wien, am 23. Dezember 1903. [1294]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzungen des Tarifes, Teil II, Abt. A, und des Ausnahmetarifes Nr. 1.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1904 wird die Station Mussbach-Gimmeldingen der Pfälzischen Eisenbahnen mit folgenden Schnittsätzen in die obenbezeichneten Tarife aufgenommen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Eilgut gewöhnliches a	Eilgut ermässigtes b	Eilgut ermässigtes c	Frachtgut Stückgut 1	Stückgut 2	Stückgut 3	Stückgut 4	Wagenladungen Klassen A 5 t	B 10 t	C 5 t	D 10 t	Spezialtarife I a 5 t	I b 10 t	II a 5 t	II b 10 t	III a 5 t	III b 10 t
		Franken für 100 kg																
Mussbach-Gimmeldingen	Pino	15·74	15·20	11·87	7·80	7·63	7·01	7·63	5·06	4·48	5·06	4·48	3·77	3·41	3·77	2·64	2·86	1·79
	Chiasso	16 94	16·30	12·97	8 29	8·08	7·46	8·08	5·43	4·80	5·43	4·80	4·04	3·66	4·04	2·83	3·08	1·92
	Peri	18·19	17·13	11·78	9·59	8·56	8·02	7·97	6·89	5·99	6·63	5·99	5·54	4·95	5·54	3·62	4·10	2·52

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 1 a	b	c	d 1	d 2	e	f	g
		Stückgut		Wagenladungen 5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
		Franken für 100 kg							
Mussbach-Gimmeldingen	Pino	6·17	6·00	3·19	2·24	2 07	1·70	1·63	1·63
	Chiasso	6·66	6·45	3·46	2·43	2·26	1·84	1·76	1·76
	Peri	7·11	4·90	3·64	2·85	2·53	2 33	2·25	2·23

Wien, am 21. Dezember 1903. [1295]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Beschränkung in der Abfertigung von k. u. k. Hof- und k. k. Staatsbediensteten.

Infolge der seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vorgenommenen Kündigung des Uebereinkommens über die Gewährung von Fahrbegünstigungen an k. u. k. Hof- und k. k. Staatsbedienstete werden vom 1. Jänner 1904 an im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in den hierfür vorgesehenen Relationen nur jene k. u. k. Hof- und k. k. Staatsbediensteten direkt abgefertigt, welche mit einem von der letztgenannten Verwaltung ausgestellten und vorschriftsmässig gestempelten Jahreszertifikate zur Lösung von halben Fahrkarten versehen sind.

Wien, am 24. Dezember 1903. [1296]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der für aktive und im Ruhestande befindliche Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen bestehenden Fahrbegünstigung ab 1. Jänner 1904 auf derartige Reisende in Uniform.

Die laut des Anhanges zum Gemeinschaftstarife für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den k. k. österr. Staatsbahnen bestehende Abfertigung von aktiven und im Ruhestande befindlichen Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen mit ermässigten direkten Fahrkarten kann von derartigen Militärpersonen ab 1. Jänner 1904 bis auf weiteres nur in dem Falle in Anspruch genommen werden, als sie in Uniform reisen.

Bei Fahrten in Zivilkleidung sind hingegen die vorbezeichneten Militärpersonen von der Abfertigung mit ermässigten direkten Fahrkarten ausgeschlossen.

Wien, am 24. Dezember 1903. [1297]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung einer Ueberstellungsgebühr für Melasse in Kesselwagen von der Zuckerfabrik in Chrudim-Stadt in die Spiritusfabrik ebendaselbst.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, gelangt für die Ueberstellung von Melasse in Kesselwagen von der Zuckerfabrik in Chrudim-Stadt in die Spiritusfabrik ebendaselbst 4 Heller für 100 kg, mindestens jedoch 4 Kronen pro Wagen zur Einhebung.

Wien, am 23. Dezember 1903. [1298]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Frachtnachlass für Holztransporte.

Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, werden für Holzsendungen, welche auf Grund des Tarifes, Teil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1900 von Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen nach Stationen der französischen Ostbahnen abgefertigt werden, die bei Umkartierung in Sziszek unter Berücksichtigung des im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 12. Dezember 1903, Nr. 144, fortl. Nr. 3221, verlautbarten Frachtnachlasses für Sendungen ab Sziszek erreichbaren Gesamtfrachtsätze im Rückvergütungswege gewährleistet.

Die Rückvergütung erfolgt gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Direktion längstens bis Ende Februar 1905 erliegen müssen.

Wien, am 23. Dezember 1903. [1299]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung eines Frachtsatzes im Nachtrage IV zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2.

In dem mit 1. Jänner 1904 zur Einführung gelangenden Nachtrage IV zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, Seite 366, ist in der Anhangspost 34 in der Relation Saybusch—Zywiec—Wieliczka der Frachtsatz von „55“ auf „115“ zu berichtigen.

Wien, am 25. Dezember 1903. [1300]

Einhebung von Gebühren für die Desinfektion von Eisenbahnwagen, welche zum Transporte von lebendem Geflügel benützt wurden.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 40 vom 7. April 1903, Seite 1076, Pos. [337], verlautbarten Desinfektionsgebühren für Geflügel werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unter den gleichen Bedingungen auch in der Zeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf berechnet.

Wien, am 26. Dezember 1903. [1301]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ausscheidung des Artikels „Holzmehl“ aus dem Ausnahmetarife II der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 wird der Artikel „Holzmehl“ aus dem Ausnahmetarife II der k. k. österr. Staatsbahnen ausgeschieden und erfolgt die Frachtberechnung für diesen Artikel ab dem vorgenannten Termine zu den Frachtsätzen der Klasse C, insofern nicht für denselben besondere Tarifermässigungen verlautbart werden.

Diese Tarifmassnahme wird im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, 2 und 3, gelegentlich der nach dem 1. Jänner 1904 stattfindenden Herausgabe von Nachträgen durchgeführt werden.

Wien, am 24. Dezember 1903. [1302]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II. Heft 1.

Verlängerung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 55.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 55 für Düngemittel wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, verlängert.

Wien, am 23. Dezember 1903. [1303]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände transit, Teil II, vom 1. März 1897. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 b für Kupfervitriol und Rohkupfer in 10 t-Ladungen von Freiberg i. S. und Halsbrücke i. S. nach Regensburg Donaulände transit zu 174, bezw. 178 Pfg. für 100 kg ohne Ersatz aufgehoben.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Heft 1 (Verkehr der Preussisch-Sächsischen Wettbewerbs- und Gemeinschaftsstationen mit der Pfalzbahn, den Reichseisenbahnen und der Badischen Staatsbahn). (Bisherige Hinausgabe von Nachträgen.) Zu dem ab 1. Juni 1901 gültigen Tarife, Heft 1, sind ausgegeben worden:

Nachtrag I am 1. September 1902,
Nachtrag II am 1. Mai 1903.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Heft 2 (Verkehr der Sächsischen Binnenstationen mit der Pfalzbahn). (Bisherige Hinausgabe von Nachträgen.) Zu dem ab 1. Juni 1901 gültigen Tarife, Heft 2, sind ausgegeben worden:

Nachtrag I am 1. September 1902,
Nachtrag II am 1. Oktober 1902,
Nachtrag III am 1. Mai 1903.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Heft 3 (Verkehr der Sächsischen Binnenstationen mit den Reichseisenbahnen). (Bisherige Hinausgabe von Nachträgen.) Zu dem ab 1. Juni 1901 gültigen Tarife, Heft 3, sind ausgegeben worden:

Nachtrag I am 1. September 1902,
Nachtrag II am 1. Oktober 1902,
Nachtrag III am 1. Mai 1903.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Heft 4 (Verkehr der Sächsischen Binnenstationen mit der Badischen Staatsbahn). (Bisherige Hinausgabe von Nachträgen.) Zu dem ab 1. Juni 1901 gültigen Tarife, Heft 4, sind ausgegeben worden:

Nachtrag I am 1. September 1902,
Nachtrag II am 1. Oktober 1902,
Nachtrag III am 1. Mai 1903.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. April 1901. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 gelangte nachstehender Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl
in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht,
und zwar:

1. Abteilung.
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, wie im Spezialtarife I der Güterklassifikation im Verbandsgütertarife (Teil I) für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände genannt.

2. Abteilung.
Eisen und Stahl, wie im Spezialtarife II der Güterklassifikation im Verbandsgütertarife (Teil I) für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände genannt.

1re catégorie.
Fers et aciers, objets en fer ou en acier rangés au Tarif spécial I dans le tableau de classification des marchandises (première partie des tarifs belges-allemands).

2e catégorie.
Fers et aciers rangés au Tarif special II dans le tableau de classification des marchandises (première partie des tarifs belges-allemands).

Von	Nach Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)	
	1. Abteilung	2. Abteilung
	Francs für 1000 kg	
Anvers (Antwerpen) (Bassins, Entrepôt und Südkais) transit	38·91	30·54
Bruges (Brügge) (Bassin) transit	39·74	31·09
Bruxelles (Brüssel) (Bassin und Entrepôt) transit	37·48	30·12
Gand (Gent) (Entrepôt, Canal de Terneuzen, Port, Champs des Manœuvres, petit Dock und Bassin aux Bois) transit	39·11	30·67
Louvain (Löwen) (Bassin) transit	37·44	30·11
Nieuport (Bassin) transit	40·28	31·45
Ostende (Bassins) transit	40·05	31·30
Termonde (Entrepôt und Quai Rive droite) transit	38·68	30·42
Terneuzen transit	39·47	30·91

Deutschland. (Ausnahmetarif 14a für Rohzucker an Raffinerien.) Nach einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten erhalten die Anwendungsbedingungen des bezeichneten Tarifes im zweiten Absatze unter 2c den Zusatz:

„Die seit dem 1. September 1903 ausgeführten Mengen Verbrauchszuckers sind auf Grund des Abfertigungsbuches (Muster 8 der Ausführungsbestimmungen zum Zuckersteuergesetze) zu trennen nach Farinen und anderen, nicht raffinierten Nachprodukten (Spalte 12 des Musters 8) einerseits und raffinierten Zuckersorten anderseits."

und der zweite Absatz unter 2e den Zusatz:

„Bei den seit dem 1. September 1903 ausgeführten Sorten Verbrauchszucker werden auf 1 t Farins oder anderer nicht raffinierter Nachprodukte 1 t Rohzucker und auf 1 t raffinierter Zuckersorten $1^1/_9$ t Rohzucker gerechnet."

Zur Ausführung dieser Tarifbestimmungen hat der preussische Finanzminister auf Ersuchen des Ministers der öffentlichen Arbeiten veranlasst, dass die Zuckersteuerstellen die ausgeführten Zuckersorten künftig nach den steueramtlichen Eintragungen in das Abfertigungsbuch unterscheiden und die den Raffinerien zu erteilenden Bescheinigungen dementsprechend ausfertigen. Auch sollen sie ihr besonderes Augenmerk auf die richtige Angabe der Zuckersorte richten, weil sich nur dadurch verhüten lässt, dass zum Nachteile der Eisenbahn die bis zum 1. September 1903 der Ausfuhrzuschusskasse für Rohzucker zugerechneten Nachprodukte der Raffinerien nach demselben Massstabe ($1:1^1/_9$) wie die sonstigen Verbrauchszuckersorten in Rohzucker umgerechnet werden und so mit einer höheren als der ihnen zukommenden Gewichtsmenge an der Frachterstattung teilnehmen.

Die geschäftsführenden Direktionen sind beauftragt, die Tarifergänzung alsbald einzuführen und bekanntzumachen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Bezirkseisenbahnrat Magdeburg.) Am 26. November 1903 hat in Magdeburg eine Sitzung des Bezirkseisenbahnrates stattgefunden. Auf der Tagesordnung standen u. a. folgende Punkte von allgemeinem Interesse: Vorlage der Eisenbahn-Direktion, betreffend Ermässigung der Eisenbahnfrachten für Zichorienfabrikate, Ermässigung der Frachten für Steinsalz von mitteldeutschen Versandstationen, einschliesslich Freden und Volpriehausen nach Belgien, und Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Steinsalz von Freden und Volpriehausen nach west- und südwestdeutschen Bedarfsplätzen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg. Tarif vom 15. September 1899. (Zirkular, betreffend die Beförderung von Sendungen nach Pretoria und Johannesburg.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Es besteht Veranlassung, darauf hinzuweisen, dass Sendungen nach Pretoria und Johannesburg nicht direkt, sondern wie bisher nur bis Delagoabay auf Grund des Verbandstarifes befördert werden können.

Für die Weiterbeförderung hat der Versender selbst zu sorgen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3792	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte roh vorgerichtete Stöcke	Andrijevci, Bosna-Brod, Brod, Dubica, Gardin, Gjelesovci, Jankovci, Jasenovac Szávam., Kostajnica, Kukujevci-Erdövég, Martinci, Mikanovci, Novska, Okučane, Petrovoselo staro, Priglevicza-Szt. Iván, Raič, Šamac, Saš, Sid, Strživojna-Vrpolje, Uj-Gradiska, Uj-Kapella Batrina, Volinja und Vukovár	Buchs transit, Bregenz transit, St. Margrethen transit, sowie nach sämtlichen im nebenstehenden Tarife enthaltenen schweizerischen Stationen mit Ausnahme von Basel, Schaffhausen und Singen (Badische Bahn)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der im nebenstehenden Tarife angeführten Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Teil IV, Heft 2 (Frachtsätze der Serie II)	Verschieden	Verschieden	8 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1904 gültigen Frachtsätze
3793	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Reis, geschält, auch gemahlen (Reismehl, Reisgries)	Cervignano transit	Triest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen von Portogruaro provenieren und mit direkten internationalen Frachtbriefen nach Triest S.B. zur Beförderung gelangen. Das Abladen obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	0·61 Franken		Kartierung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3794	Südbahn-Gesellschaft		Tabak, roh, und zwar Tabakblätter, unbearbeitete, Tabakschrot	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze ad b) obliegt das Abladen der Sendungen in Klagenfurt, Laibach und Roveredo dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von	Nach								Anmerkung
	Divača (für Rovigno)		Klagenfurt (S.B.)		Laibach (S.B.)		Roveredo (für Sacco)		
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	
	Frachtsätze für 100 kg in Heller								
Barcs	202	169	—	—	—	—	—	—	Nur gültig für Sendungen von Barcs
	241	202	297	276	256	236	—	451	„ „ „ „ „ Arad
	234	195	286	271	253	233	462	438	„ „ „ „ „ Battonya
	246	206	302	280	261	240	—	455	„ „ „ „ „ Bekes-Csába
	252	211	—	—	269	247	—	457	„ „ „ „ „ Debreczen
	—	—	—	—	289	264	—	—	„ „ „ „ „ Erszekujvár
	—	—	—	—	269	247	—	—	„ „ „ „ „ Hajdu Dorogh
Budapest S.B. transit	267	224	—	—	292	267	—	—	„ „ „ „ „ Kal-Kapolna
	262	220	311	288	276	253	—	—	„ „ „ „ „ Miskolcz
	252	207	—	—	269	247	—	457	„ „ „ „ „ Nagy-Léta-Vértes
	—	—	—	—	261	240	—	446	„ „ „ „ „ Nyir-Bátor
	244	204	292	271	261	240	—	—	„ „ „ „ „ Nyregyháza
	261	218	—	—	261	241	—	—	„ „ „ „ „ Rakamaz
	267	224	—	—	292	267	—	—	„ „ „ „ „ Szalok-Taskony
	—	—	279	261	229	214	—	—	„ „ „ „ „ Zsombolya
									und darüber hinaus gelegenen Stationen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3795	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Quarzsand	a) Pola b) Dignano	Cilli Graz S.B. Hrastnigg Rann Reifnigg-Fresen Sagor Zagrab S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 105 b) 101 a) 134 b) 130 a) 94 b) 90 a) 110 b) 106 a) 128 b) 124 a) 90 b) 86 a) 118 b) 114 Heller bezw. inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		Die zugestandenen Frachtsätze finden auch bei Verwendung gedeckt gebauter Wagen Anwendung
3796	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18, lit. a), b) und c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Barcs	Wien-Matzleinsdorf Wien (St.E.G.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittels der Barcs-Pakracer Eisenbahn oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs anlangen. Bei Sendungen von Stationen der Lokalbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic (exkl. Baranya-Szt. Lörincz selbst), auch von Noskovci trs., sowie von Stationen der Strecke Eszék (exkl.)—Pleternica—Požega der Slavonischen Lokalbahn wird diese Begünstigung auch dann angewendet, wenn die Sendungen nachweislich via Baranya-Szt. Lörincz in Barcs eingelangt sind. Diese Begünstigung findet auf Sendungen nach der Schweiz und nach Bayern, sowie darüber hinaus keine Anwendung	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband	158 Heller inkl. ungar. Steuer und Aufladegebühr	110 Heller inkl. ungar. Steuer und inkl. Aufladegebühr	48 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3797	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter der Klasse II nach Massgabe der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Siehe die nachstehende Tabelle	Siehe die nachstehende Tabelle	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut unter 5000 kg pro Frachtbrief	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Verschieden	Siehe die nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Nach	Von: Kolomea	Kotzman	Lužan	Nepolokoutz	Sniatyn-Zalucze	Zablotów	Zaleszczyki	Zuczka
	Frachtsätze in Heller pro 100 kg inkl. Manip.-Geb., bezw. ungar. Steuer							
Bozen-Gries	1283	1363	1344	1334	1323	1303	1429	1354
Brenner	1275	1355	1336	1326	1315	1295	1421	1346
Brixen	1251	1331	1312	1302	1291	1271	1397	1322
Bruneck	1211	1291	1272	1262	1251	1231	1357	1282
Franzensfeste	1243	1323	1304	1294	1283	1263	1389	1314
Graz S.B.	940	1020	1001	991	980	960	1035	1011
Innsbruck	1305	1364	1345	1339	1332	1320	1399	1352
Klagenfurt	1043	1123	1104	1094	1083	1063	1189	1114
Klausen	1259	1339	1320	1310	1299	1279	1405	1330
Kufstein S.B.	1292	1349	1330	1324	1317	1305	1384	1337
Laibach S.B.	1043	1123	1104	1094	1083	1063	1189	1114
Linz	1047	1104	1085	1079	1072	1060	1139	1092
Marburg Hauptbahnhof	940	1020	1001	991	980	960	1035	1011
Salzburg	1160	1217	1198	1192	1185	1173	1252	1205
Schwaz	1312	1369	1350	1344	1337	1325	1404	1357
Villach S.B.	1067	1147	1128	1118	1107	1087	1213	1138
Wörgl S.B.	1269	1326	1307	1301	1294	1282	1361	1314

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3798	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	A. Als Eilgut. 1. Milch	Trofayach	Leoben S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Bei Aufgabe in jedem Gewichte.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	49	24	25	Im Kartierungswege		
				Friedauwerk	Leoben S.B.				49	36	13			
			2. Leer retourgehende, von Milchtransporten herrührende Gefässe	Leoben S.B.	Trofayach				49	24	25			
				Leoben S.B.	Friedauwerk				49	36	13			
			B. Als Frachtgut. 1. Frachtgüter aller Art	Leoben S.B.	Donawitz				18	14	4			
				Leoben S.B.	Gmeingrube				18	16	2			
				oder umgekehrt										
			2. Kohlensäcke, leer retourgehende	Trofayach	Leoben S.B.	Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			20	12	8			
				Vordernberg	Leoben S.B.				28	16	12			
			3. Eisen und Eisenfabrikate; Getreide; Holz, als: Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), dann Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben, nicht über eine Wagenlänge; Hülsenfrüchte; Salz; ferner Cement; Eisen, altes; Eisen, rohes; Erze; Kalk; Magnesit; Quarz, Quarzmehl und Quarzsand; Sand; Schiefer; Schlacken; Steine, als: Bau- und Kalksteine; Thon; Torf, gepresster; Ziegel	Leoben S.B.	Donawitz	Für Eisen und Eisenfabrikate bei Aufgabe in jedem Gewichte. Für die anderen Artikel: bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg eines der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, bezw. bei Aufgabe eines der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür, nach Massgabe der einschlägigen Allgemeinen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Lokaltarifes. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			Verschieden	8	Verschieden			
				Leoben S.B.	Gmeingrube					12				
				Donawitz	Gmeingrube					10				
				Donawitz	Vordernberg					16				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	B. Als Frachtgut. 4. Erze der Pos. E–21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Vordernberg transit	Donawitz *)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg eines der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, bezw. bei Aufgabe eines der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür, nach Massgabe der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Lokaltarifes. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. *) Nur gültig für Sendungen, welche mit direkte an ein montanindustrielles Werk in Donawitz, bezw. in Eisenerz, resp. in Leoben (oder in einer über Leoben hinaus gelegenen Station) adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. †) Nur gültig für Sendungen von und nach Stationen der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg (Vordernberg und Vordernberg Markt ausgenommen) oder von und nach dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen rücksichtlich der Strecke Donawitz–Vordernberg oder umgekehrt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Bahn	Heller pro Tonne zu 1000 kg: 150	92	58	Im Kartierungswege		
			5. Kohlen, mineral.	Leoben S.B.	Vordernberg transit *)				220	136	84			
			6. Kohle, mineral., und Kokes	Leoben S.B.	Donawitz *) oder umgekehrt *)				140	60	80			
			7. Roheisen	Vordernberg transit	Leoben S.B. *)				200	136	61			
				Donawitz	Vordernberg transit †) oder umgekehrt †)				Heller pro 100 kg: 16	10	6			
			8. Kokes	Leoben S.B.	Vordernberg				22	20	2			
			9. Mauer- und Dachziegel, sowie Weisskalk	Leoben S.B.	Trofayach				16	10	6			
					Vordernberg				22	14	8			
			10. Bruchsteine	Trofayach	Leoben S.B.				15	10	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	B. Als Frachtgut.			Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Bahn				Im Kartierungswege		
			11. Eisen (Roh-) der Pos. E—7 des Tarifes, Teil I	Trofayach	Leoben S.B.	Aufgabe von Roheisen aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür, bezw. Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen der übrigen im Tarif, Teil I, unter Pos. E—7 genannten Artikel oder Frachtzahlung hierfür.			16	14	2			
			12. Holz, und zwar: Bau-, Werk-, Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben, sowie Schleifholz, bis zu einer Wagenlänge	Vordernberg Trofayach Trofayach oder umgekehrt	Leoben S.B. Leoben S.B. Donawitz	Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür.			Verschieden	20 14 12	Verschieden			
			13. Getreide	Leoben S.B.	Trofayach	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür			20	19	1			
						Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger								
			14. Roheisen	Vordernberg	Leoben S.B. transit	Sendungen müssen mit direkten nach Udine lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen haben die Absender innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen			20	16	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	B. Als Frachtgut 15. Kohlen, mineralische	Leoben S.B.	Donawitz oder umgekehrt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Bahn	12	8	4	Im Kartierungswege		
				Leoben S.B.	Trofayach				16	14	2			
			16. Schlacken der Pos. S—19—a) und b) des Tarifes, Teil I	Leoben S.B.	Trofayach				Verschieden	8	Verschieden			
					Vordernberg					16				
			17. Feuerfeste Ziegel, Chamottesteine und feuerfester Mörtel	Leoben S.B.	Trofayach				16	12	4			
			18. Alteisen der Pos. E—8, dann Eisen- und Stahlabfälle, sowie Drehspäne der Pos. E—9 des Tarifes, Teil I	Leoben S.B.	Trofayach				16	12	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
3799	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	**Cement; Caoks; Eisen, altes; Eisen, rohes; Erze; Kalk; Kohlen, mineralische; Holzkohlen; Magnesit; Quarz; Quarzmehl; Quarzsand; Sand; Schiefer; Schlacken; Steine, als: Bau- und Kalksteine; Thon; Torf, gepresster, und Ziegel**	Für die Transportstrecken der Leoben-Vordernberger Bahn, rücksichtlich Sendungen von Stationen der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg (exkl. Vordernberg und Vordernberg-Markt, jedoch inkl. Erzsendungen, welche in Vordernberg-Markt zur Aufgabe gelangen) oder von dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Bahn oder nach darüber hinausgelegenen Stationen, sowie für Sendungen in umgekehrter Richtung bei Abfertigung über Vordernberg		1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 80.000 Tonnen der genannten Artikel während der Begünstigungsdauer.** 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, bezw. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür, nach Massgabe der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Lokaltarifes. 3. Die Sendungen müssen mindestens 6 km der Leoben-Vordernberger Bahn durchlaufen, ferner darf für dieselben rücksichtlich der beteiligten Strecken der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg kein höherer Frachtsatz als 0·76 Heller pro 100 kg und 1 km (die etwaige Manipulationsgebühr mit inbegriffen) zur Berechnung gelangen. 4. **Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.**	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	**Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn**	Verschieden	0·68 Heller pro 1 km	Verschieden	**Im Rückvergütungswege**	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens **zwei Monate** nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen	Den auf Grund der **zugestandenen Einheitssätze entfallenden** Frachtsätzen **wird** eine Manipulationsgebühr nicht zugeschlagen, falls das **Auf- und Abladen** der Güter von der Partei besorgt wird. Erfolgt das **Auf- und** Abladen der Güter oder nur eine dieser Verrichtungen durch Organe der Bahnanstalt, so wird die **Gebühr** von 2 Heller pr 100 **kg zur** Einhebung gebracht. Bezüglich der sonstigen Nebengebühren bleiben die Bestimmungen des Tarifes aufrecht
			Eisen und Eisenfabrikate; Getreide; Holz, als: Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), dann Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben (nicht über eine Wagenlänge); Hülsenfrüchte und Salz							0·85 Heller pro 1 km				

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publikation erfolgt von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (1)
									Heller	Heller	Heller			
3800	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Hrastnigg	Pola	Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen rücksichtlich der Mineralkohle und Presskohle, bezw. von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen rücksichtlich des Coaks oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen entweder für Zwecke der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des k. u. k. See-Arsenals in Pola bestimmt, oder an das Munizipium der Stadt Pola adressiert sein und beim Betriebe städtischer Anstalten Verwendung finden. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1904	Lokaltarife	89	79	10	Im Kartierungswege		
				Trifail					87	78	9			
				Sagor					87	78	9			
		beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, ferner Presskohle und Coaks	Szabolcs und Bánya (Grube)		Die Sendungen müssen für Zwecke der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des k. u. k. See-Arsenals in Pola bestimmt sein. Die Aufgabe der Sendungen hat auf Grund der Bestimmungen des für die ungar. Eisenbahnen gültigen Militärtarifes, Abschnitt II, Al. 1 oder 2, mittels von der aufgebenden Militärbehörde entsprechend ausgefertigter Frachtbriefe zu erfolgen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die einschlägigen Bestimmungen der Auf- und Abgabsbahn.			209 Heller inkl. ungar. Steuer	169 Heller inkl. ungar. Steuer	40 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3801	**Südbahn-Gesellschaft**		Lokomotive und Eisenbahnwagen, verladen, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen-, Extra- und Brückenhölzer, Bauholz und sonstiges Baumateriale, Eisenkonstruktionen, Ladeutensilien, Schmier- und Putzmateriale	Stationen der Strecken Wien—Marburg, Marburg—Franzensfeste und Kufstein—Roveredo	Mori	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen Regiezwecken der Lokalbahn Mori-Arco-Riva dienen und an Organe der genannten Bahn adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km; b) bei Beförderung als Frachtgut 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km für Quantitäten unter 10.000 kg, insofern sich die Frachtberechnung ad c) nicht billiger stellt; c) bei Beförderung als Frachtgut 0·31 Heller pro 100 kg und 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Eine Manipulationsgebühr wird nicht angerechnet. Bei Anwendung des Frachtsatzes ad c) hat das Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen. Als Minimalgebühr muss in allen Fällen ein Frachtsatz von 12 Heller pro 100 kg entrichtet werden	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Eisenbahnwagen, verladen, und Maschinenteile	Mori	Innsbruck	und zwecks Reparatur an die Südbahnwerkstätte in Innsbruck zur Aufgabe gelangen, bezw. von derselben — aus der Reparatur kommend — an Organe der genannten Bahn adressiert sein								
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3802	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oele, Fette (exkl. der vorgenannten zu technischen Zwecken) aus der Pos. O—3 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Triest	Simmering (St.E.G.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender. Nur gültig für via Gibraltar, sowie von spanischen Häfen, von Tunis, Algier oder Marokko, dann von Australien auch via Suez zum Import gelangende Sendungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Anhang zu demselben und Lokalgütertarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 278		Nach Massgabe der „Speziellen Bestimmungen" der Abschnitte K (bezw. J) des nebenbezeichneten Verbandstarifes im Kartierungs- oder Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der nebenbezeichneten „Speziellen Bestimmungen" beizubringenden Dokumente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	
			Talg, tierischer, aus der Pos. F—8 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I							191				
			Oele zu technischen Zwecken in Fässern, und zwar: Arachiden-, Cocos-, Cotton-, Lein-, Palm-, Palmkern-, Ricinus-, Sesam- und Sulfur-Oel. Thran zu technischen Zwecken. Talg, vegetabilischer							254		Im Kartierungswege		
			Fette der Pos. F—8 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I			Das Aufladen obliegt dem Absender				250				
			Oele, Fette (exkl. der nachstehend besonders angeführten) aus der Pos. O—3 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I							306				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3803	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	St. Stefan	Bleiburg	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Anhang zum Lokaltarife der Südbahn	45	32	13	Im Kartierungswege		
					Ehrenhausen				69	58	11			
					Föderlach-Faakersee				78	60	18			
					Krumpendorf				70	56	14			
					Leibnitz				69	61	8			
					Maria-Rast				62	49	13			
					Pörtschach a. See				70	56	14			
					Pössnitz				65	56	9			
					Prevali und vice versa				39	26	13			
					Reifnigg-Fresen				45	35	10			
					Toblach				117	96	21			
					Velden am Wörthersee				74	58	16			
					Villach S.B.				81	60	21			
					Windisch-Feistritz				78	61	17			
					Wuchern-Mahrenberg				42	32	10			
					Bozen-Gries				123	116	7			Rücksichtlich nebenstehender Relationen wird der Nachlass von der Strecke St. Stefan—Unterdrauburg der k. k. österr. Staatsbahnen getragen
					Brixen				119	112	7			
					Bruneck				107	100	7			
					Feistritz				56	49	7			
					Grafenstein				56	49	7			
					Graz S.B.				69	62	7			
					Klagenfurt				59	52	7			
					Marburg H.B. und K.B.				63	56	7			
					Mori				143	136	7			
					Paternion-Feistritz				74	67	7			
					Roveredo				143	136	7			
					Saldenhofen				37	30	7			
					St. Lorenzen				47	40	7			
					St. Michele				135	128	7			
					Spielfeld				65	58	7			
					Spittal a. d. D.				76	69	7			
					Trento				135	128	7			
					Völkermarkt-Kühnsdorf				47	40	7			
					Wildon				69	62	7			
					Tarvis				100	79	21			
					Hermagor				124	100	24			
					Nötsch am Dobratsch				101	78	23			
				Prevali	Tarvis			Besteht kein direkter Frachtsatz		64	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller für 1000 kg a)	b)				
3804	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	a) Braunkohle, b) Braunkohlenziegel (Briquettes)	Bánhida	Breitenstein	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen sind — mit Ausnahme jener von Bánhida — bei der Aufgabe der bahnämtlichen Abwage unterworfen; für diese Leistung ist bei der Abwage auf der Geleisebrückenwage ein Wägegeld von 60 Heller für jeden Wagen, bei der Abwage auf der Strassenbrückenwage ein Wägegeld von 0·6 Heller für 100 kg zu entrichten	ab 1. Jänner 1904 bis **auf** Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife		930	970		**Im Kartierungswege**		
					Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof					1070	1120				
					Eichberg					820	890				
					Frohnleiten					1070	1160				
					Gloggnitz					780	850				
					Gratwein					1070	1100				
					Kapfenberg					1070	1120				
					Krieglach					950	1050				
					Leoben S.B.					1130	1170				
					Mitterdorf					950	1070				
					Mürzzuschlag					950	1030				
					Neunkirchen					750	810				
					Niklasdorf					1110	1150				
					Payerbach-Reichenau					810	850				
					Peggau					1070	1160				
					Pernegg					1070	1150				
					Pottschach					770	810				
					St. Egyden					720	760				
					Spital am Semmering					940	1000				
					Steinhaus					940	1000				
					Ternitz					750	810				
					Wartberg-Mürzthal					950	1070				
				Annavölgy-Sárisáp, Drasche-bányatelep,	Eichberg					910	—				
					Gloggnitz					870	—				
					Neunkirchen					840	—				
					Spital am Semmering					1030	—				
					Ternitz					840	—				
					Wartberg-Mürzthal					1040	—				
				Dorog, Ebszöny, Tokod	Eichberg					870	—				
					Gloggnitz					830	—				
					Neunkirchen					800	—				
					Spital am Semmering					990	—				
					Ternitz					800	—				
					Wartberg-Mürzthal					1000	—				
				Pilis-Vörösvár, Solymári-telep	Eichberg					970	—				
					Gloggnitz					930	—				
					Neunkirchen					900	—				
					Spital am Semmering					1090	—				
					Ternitz					900	—				
					Wartberg-Mürzthal					1100	—				
				Solymár	Eichberg					980	—				
					Gloggnitz					940	—				
					Neunkirchen					910	—				
					Spital am Semmering					1100	—				
					Ternitz					910	—				
					Wartberg-Mürzthal					1110	—				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3805	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Petroleum, roh, in Fässern oder Zisternenwagen	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes. Nachweis der Ausfuhr von Raffinerie-Erzeugnissen aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete in einem Gewichte, welches mindestens 75 Prozent vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1904	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900			Siehe Tabelle	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug von Rohpetroleum ab den genannten Auflieferungsstationen der k. k. österr. Staatsbahnen und auf dieselbe Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate über den Versand von Raffinerie-Erzeugnissen in dem in Spalte 6 bezeichneten Mindestgewichte des bezogenen Rohpetroleums nach dem Auslande. Die bezeichneten Dokumente sind spätestens bis Ende Mai 1904 der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen	

Nach	Von: Borysław	Drohobycz	Gorlice	Iwonicz	Jasło	Jedlicze	Krechowice	Krosno	Lubiénce	Marcinkowice	Nadwórna	Nowosielce Gniewosz	Olszanica	Peczeniżyn Szczepanowski	Posada-Chyrowska	Rymanów	Skole	Skołyczyn	Sloboda-rungurska	Ustrzyki	Wola łużańska	Zagórz	Zagórzany
	Nachlass in Heller pro 100 Kilogramm																						
Drösing	21	19	26	27	27	27	18	27	—	42	15	26	25	16	19	26	—	27	—	26	24	25	26
Dzieditz	1	1	6	7	7	7	2	7	2	—	—	6	5	2	3	6	1	7	2	6	—	—	6
Floridsdorf	21	19	26	27	27	27	20	27	20	42	15	24	25	22	19	26	—	27	—	26	24	25	26
Mähr.-Ostrau	10	10	17	18	18	18	11	18	11	—	—	15	16	13	10	17	10	18	13	17	—	16	15
Oderberg	10	10	17	18	18	18	11	18	11	—	—	15	16	13	10	17	10	18	13	17	—	16	15
Trzebinia	11	11	18	19	19	19	12	19	12	—	—	16	17	14	11	18	11	19	14	18	—	17	16
Kolin St.E.G., Kralup St.E.G., Pardubitz St.E.G.	19·4	17·4	24·4	25·4	25·4	25·4	18·4	25·4	18·4	40·4	13·4	22·4	23·4	21·6	17·4	24·4	—	25·4	—	24·4	22·4	23·4	24·4

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3806	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	A. a) Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; b) Střebichowitz-Winařitz (ausgenommen Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna. B. a) Smečna-Sternberg, Station der Buschtěhrader Eisenbahn; b) Střebichowitz-Winařitz (Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna	Kolleschowitz	Minderverfrachtung von je 1500 Tonnen ad A und ad B durch einen Absender innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II; Tarif für den direkten inländischen Kohlenverkehr	a) 538 Heller für 1000 kg b) 580 „ „ 1000 „	a) 512 Heller für 1000 kg b) 554 „ „ 1000 „	a) 26 Heller für 1000 kg b) 26 „ „ 1000 „	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 28. Februar 1905 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn. Diese Duplikat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
3807	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	der in umstehender Tabelle angeführten Tarifklassen	Siehe umstehende Tabelle		Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe umstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach	Frachten																
		Eilgut			Sperrige Güter	Klasse						Wagenladungsklasse				Spezialtarife		
						I			II			A		B	C	1	2	3
						bei Frachtzahlung für												
		gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes		Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000	mindestens 10.000	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000	mindestens 10.000	mindestens 5000	mindestens 10.000					
							kg für den Frachtbrief und Wagen			kg für den Frachtbrief und Wagen								
oder umgekehrt		Zugestandene Frachtsätze in Heller für 100 kg																
Bodenbach (B.N.B.)	Lewin-Geltschberg	205	119	110	119	94	—	—	88	—	—	72	72	67	51	57	55	47
	Wernstadt	221	135	126	135	106	—	—	100	—	—	82	82	77	57	63	61	53
Böhm. Kamnitz	Deutsch-Kralupp	425	177	171	230	171	—	—	138	—	—	110	106	92	75	93	76	67
Böhm. Kamnitz	Lužna-Lischan	—	—	—	—	217	—	—	185	—	—	134	129	107	84	—	—	—
Böhm. Leipa (B.N.B.)	Lužna-Lischan	—	—	—	—	229	—	—	180	—	—	141	135	112	87	—	—	—
Haida	Lužna-Lischan	—	—	—	—	241	—	—	199	—	—	148	142	117	90	—	—	—
Kreibitz-Teichstatt	Lužna-Lischan	—	—	—	—	253	—	—	215	—	—	153	148	122	92	—	—	—
Röhrsdorf (B.N.B.)	Lužna-Lischan	—	—	—	—	253	—	—	204	—	—	154	148	122	92	—	—	—
Schönfeld (B.N.B.)	Lužna-Lischan	—	—	—	—	253	—	—	214	—	—	154	148	122	92	—	—	—
Steinschönau (B.N.B.)	Lužna-Lischan	—	—	—	—	253	—	—	221	—	—	170	165	143	104	—	—	—
Zwickau i. B.	Lužna-Lischan	—	—	—	—	269	—	—	220	—	—	170	164	134	104	—	—	—
Warnsdorf (B.N.B.)	Unter-Morchenstern	—	—	—	—	123	—	—	115	—	—	73	—	—	—	—	—	—
Liebstadtl	Dušnik	—	—	—	—	—	—	—	181	—	—	153	—	—	—	—	—	—
Brandeis a. d. Elbe	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	403	177	146	177	146	—	—	112	—	—	101	101	88	69	91	79	57
	Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.)	498	215	174	215	174	—	—	131	—	—	116	116	99	79	103	83	63
	Schönpriesen	455	198	152	183	152	—	—	118	—	—	107	107	94	75	97	83	63
	Tetschen (Oe.N.W.B.)	498	215	174	215	174	—	—	131	—	—	116	116	99	79	103	83	63
Chotěschau (L.B.)	Brüx (k.k.St.B.)	208	110	110	149	109	101	97	90	86	82	77	77	63	54	67	57	48
Klappai-Slatina (L.B.)	Brüx (k.k.St.B.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	79	65	56	69	59	50
Libochowitz (St.E.G.), (L.B.)	Brüx (k.k.St.B.)	214	116	116	155	115	107	103	94	90	86	81	81	66	57	70	60	51
Opolan (L.B.)	Brüx (k.k.St.B.)	205	107	107	—	—	—	—	—	—	—	75	75	61	52	65	55	46
Nestersitz-Pömmerle	Lužna-Lischan	—	—	—	—	181	—	—	150	—	—	119	119	97	81	—	—	—
	Ober-Georgenthal	206	—	—	—	86	—	—	73	—	—	61	—	—	—	—	—	—
Raudnitz (St.E.G.)	Eisenberg (k.k.St.B.)	303	143	133	—	133	—	—	102	—	—	87	—	—	—	—	—	—
	Görkau	303	143	133	—	133	—	—	102	—	—	87	—	—	—	—	—	—
	Kulm	326	144	137	—	136	—	—	104	—	—	92	—	—	—	—	—	—
	Ober-Georgenthal	299	134	125	—	125	—	—	99	—	—	82	—	—	—	—	—	—
	Oberleutensdorf	293	131	124	—	123	—	—	99	—	—	82	—	—	—	—	—	—
	Ossegg (k.k.St.B.)	275	126	117	—	117	—	—	91	—	—	77	—	—	—	—	—	—
	Teplitz-Waldthor	293	131	124	—	123	—	—	99	—	—	82	—	—	—	—	—	—
Schönpriesen	Lužna-Lischan	—	—	—	—	167	—	—	140	—	—	109	109	88	75	—	—	—
	Ober-Georgenthal	198	87	72	—	72	—	—	63	—	—	47	—	—	—	—	—	—
	Oberleutensdorf	198	87	72	—	72	—	—	63	—	—	47	—	—	—	—	—	—
Theresienstadt	Ober-Georgenthal	256	116	106	—	106	—	—	89	—	—	72	—	—	—	—	—	—
	Oberleutensdorf	250	113	106	—	106	—	—	89	—	—	72	—	—	—	—	—	—
Topkowitz-Kartitz	Görkau	231	—	—	—	102	—	—	81	—	—	67	—	—	—	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3808	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Porzellan als Frachtgut	Dux	Reichenberg (A.T.E. und Sächs.St.B.)	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 4, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Oktober 1901, und Lokalgütertarif der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Heller 160	Heller 131	Heller 29	Im Kartierungswege		
				Teplitz					150	121	29			
3809	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Harzleim (Harzseife)	Bodenbach (B.N.B.)	Böhm.-Kamnitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, b) mindestens 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. c) „ 10.000 kg } 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 und Lokalgütertarife	Heller ad a) . b) . c) 31	Heller ad a) . b) . c) 28	Heller ad a) . b) . c) 3	Im Kartierungswege		• Durch diesen Frachtsatz wird der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 17. September 1903, Nr. 107, unter fortl. Nr. 2022 publizierte höhere Frachtsatz gegenstandslos
					Tannwald-Schumburg (S.N.D.V.B.)				a) . b) . c) 123	a) . b) . c) 111	a) . b) . c) 12			
				Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.)	Wran (L.B.)				a) . b) . c) .	a) 170 b) 153 c) 134	a) . b) . c) .			
				Bodenbach (St E.G.)	Komotau (A.T.E.)				a) . b) . c) 65	a) . b) . c) 54	a) . b) . c) 11			
				Bodenbach (k.k.St.B.)	Komotau (k.k.St.B.)				a) . b) . c) 65	a) . b) . c) 54	a) . b) . c) 11			
				Bodenbach (k.k.St.B. und St.E.G.)	Hochofen (L.B.)				a) . b) . c) .	a) . b) 144 c) 123	a) . b) . c) .			
				Schönpriesen (St.E.G.)	Böhm.-Kamnitz				a) . b) . c) 56	a) . b) . c) 51	a) . b) . c) 5			
					Hochofen (L.B.)				a) . b) . c) .	a) . b) 127 c) 117*	a) . b) . c) .			
					Krumau (L.B.)				a) . b) . c) .	a) 314 b) 246 c) 197	a) . b) . c) .			
					Pilsen				a) . b) . c) 133	a) . b) . c) 109	a) . b) . c) 24			
					Tannwald-Schumburg (S.N.D.V.B.)				a) . b) . c) 145	a) . b) . c) 133	a) . b) . c) 12			
					Tetschen (B.N.B.)				a) . b) . c) 35	a) . b) . c) 33	a) . b) . c) 2			
					Wran (L.B.)				a) . b) . c) .	a) 156 b) 142 c) 126	a) . b) . c) .			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3810	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Ziedítz	Budapest-dunaparti teherpályaudvar, Budapest-Ferenczváros **), Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipotváros, Budapest-nyugoti pályaudvar	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. *) Die Sendungen müssen mit direkten, auf eine jenseits Bruck a. d. Leitha oder Marchegg gelegene ungarische Station lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. **) Die Frachtsätze für die, für die Abgabe von Kohlensendungen nicht eingerichtete Station Budapest-Ferenczváros haben nur für Sendungen der nächst dieser Station etablierten und mit derselben in direkter Schienenverbindung stehenden Gasanstalt Gültigkeit	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	1990		Im Kartierungswege		
					Pozsony					1560				
					Bruck a. d. Leitha transit *), Marchegg transit *)					1460				
									Heller	Heller	Heller			
3811	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Gewöhnliche Eilgüter der 1. Eilgutklasse	Reichenberg (A.T.E. u. S.St.B.)	Brüx (k.k.St.B.)	1. Aufgabe in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904**	**Tarif, Teil II, Heft 4, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901**	526	500	26	Im Kartierungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Reichenberg (S.St.B.)	Brüx (A.T.E.)				526	500	26			
				Reichenberg (A.T.E. u. S.St.S.)	Teplitz-Waldthor (k.k.St.B.)				480	440	40			
				Reichenberg (S.St.B.)	Teplitz (A.T.E.)				480	440	40			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3812	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Hornvieh und Kälber	Lamprechtshausen Oberndorf	Salzburg-Itzling	Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	58 Heller 42 Heller	39 Heller 28 Heller	19 Heller 14 Heller	Im Kartierungswege		
3813	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Cement der Pos. C—6	Gartenau	Oberndorf	Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen und Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	44 Heller	31·5 Heller	12·5 Heller	Im Kartierungswege		
3814	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Glaubersalz, Scherben Pos. S—15 a, Lehm und Sand Pos. E—18 a, Thon Pos. T—17 a	Lamprechtshausen Bürmoos	Salzburg k.k.St.B. trans.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechterhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	15·5 Heller 14·5 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3815	**Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf**		Kalk, gebrannt	Stramberg	Wernsdorf für a) Dombrau, Karwin für b) Orlau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	ad a) und b) 12 Heller	ad a) 10 Heller ad b) 9 Heller	ad a) 2 Heller ad b) 3 Heller	Im Kartierungswege		
3816			Kalkstein, unbearbeitet	Stramberg	Wernsdorf (für Sendungen nach Baschka)	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			12 Heller	7 Heller	5 Heller			
3817			Strassenschotter, Schotter zur Bahnerhaltung (Oberbauschotter)	Stramberg	Wernsdorf	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			12 Heller	10 Heller	2 Heller			
3818			Kalk, gebrannt, zum Düngen aus Pos. K. 4 des Tarif-Teiles I	Stramberg	Wernsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen			12 Heller	10 Heller	2 Heller			
3819		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Stramberg	Wien-Nordbahnhof	Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Parteien. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904		75 Heller	70 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	
					Floridsdorf				74 Heller	70 Heller	4 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3820	Lokalbahn Raspenau-Weissbach		Sämtliche Artikel	Im Verkehre von und nach Raspenau transit		Auflieferung eines Minimalquantums von 400 Tonnen jährlich	vom 1. Jänner 1904 bis längstens Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Nachtrag I, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Raspenau-Weissbach	Die bezüglichen Frachtsätze für den Uebergangsverkehr im vorstehend genannten Tarife	Frachtsätze des in der 8. Rubrik bezeichneten Nachtrages I zum Tarife, Teil II, nach Abzug des bezüglichen Nachlasses laut Rubrik 11	Laut nachstehender Tabelle	Im Rückvergütungswege	Bei Aufgabe auf der Lokalbahn gegen Vorlage der Aufnahmsscheine; bei Abgabe auf der Lokalbahn gegen Vorlage der Frachtbriefe, welche von seiten der Aufgeber, resp. Empfänger bis längstens 1. Februar 1905 bei der Direktion in Friedland i. B. zu bewirken ist	
			Holz der Pos. H—17, 18, 19 und 20 der Güterklassifikation, ferner Kohlen, Getreide, Mahlprodukte, sowie Mauer- und Dachziegel aus Lehm, Chamotte oder Thon			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ohne Bedingung eines Minimalquantums	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904							

Kilometer	Zwischen Raspenau transit und	Nachlass in Heller für 100 Kilogramm												
		Eilgüter			Frachtgüter									
						Normalklasse		Wagenladungsklasse						
											Spezialtarif			
		gewöhnliche	ermäsigte	besonders ermäsigte	sperrige	I	II	A	B	C	1	2	3	Ausnahmetarif *)
5	Haindorf-L.	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	2
2	Mildenau	1·5	1·5	1·5	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1·5
4	Mildeneichen	—	—	—	—	2	2	2	2	2	2	2	2	3
7	Weissbach	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	3

*) Ausnahmetarif für Holz der Pos. H—17, 18, 19 und 20 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Getreide und Mahlprodukte, Mauer- und Dachziegel aus Lehm, Chamotte oder Thon, fertiges Porzellan, Kapselscherben, Schaf- und Baumwolle, roh und bearbeitet, sowie Garne und Waren daraus in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Empfänger, wobei, wenn bei Anwendung des Ausnahmetarifes sich eine höhere Fracht ergibt, als bei der betreffenden Wagenladungsklasse, in welche der Gegenstand rangiert, letztere in Anwendung kommt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3821	Lokalbahn Friedland-Hermsdorf		Braunkohle	Hermsdorf transit	Friedland loko	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	18	14	4	Im Kartierungswege		
			Baumwolle, roh	Hermsdorf transit	Friedland loko			Lokaltarif	18	13	5	Im Kartierungswege		
			Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Friedland	Hermsdorf transit			Lokaltarif	18	13	5	Im Kartierungswege		
			Mauer- und Dachziegel	Hermsdorf transit	Dittersbach			Tarif für den direkten Güterverkehr mit Stationen der schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Markersdorf—Hermsdorf und Zittau-Oybin vom 1. Dezember 1901	Verschieden	Verschieden	2 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der bezüglichen Frachtbriefe bis längstens 1. Februar 1905 an die Direktion in Friedland i. B.	
3822	Lokalbahn Friedland-Heinersdorf		Güter der Stückgutklassen I und II	Heinersdorf n/T.	Friedland transit	Bei Beförderung eines Minimalquantums von 600 Tonnen jährlich	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	41 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmsscheine bis längstens 1. Februar 1905 bei der Direktion in Friedland i. B.	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3823	Lokalbahn Friedland-Heinersdorf		Steinkohlen	Friedland transit	Bärnsdorf Hegewald Heinersdorf a/T. Neustadt a/T. Rückersdorf Schönwald	Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg und Einhaltung der Bestimmungen der einschlägigen Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	14 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Mauer- und Dachziegel	Friedland transit	Heinersdorf a/T. Neustadt a/T. Rückersdorf				Heller 33 26 17	Heller 22 18 12	Heller 11 8 5			
			Sand, Schotter, Bruch- und Pflastersteine	Im Lokalverkehre der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf						0·7 h pro 100 kg und 1 km zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 8 h pro 100 kg				
				Friedland transit	allen Stationen der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf				Verschieden	0·7 h pro 100 kg und 1 km zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 4 h pro 100 kg	Verschieden			
3824			Holz der Klasse C	Bärnsdorf Heinersdorf Neustadt	Friedland transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. Diese Transporte müssen für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete bestimmt sein				16·4 Heller				
				Rückersdorf						12 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3825	Lokalbahn Friedland-Heinersdorf	Lokalbahn Friedland-Hermsdorf	Holz der Klasse C	Rückersdorf Neustadt a/T. Bärnsdorf und Heinersdorf a/T.	Hermsdorf transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. Diese Transporte müssen für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Gütertarif für den Gemeinschaftsverkehr zwischen den Lokalbahnen Friedland-Hermsdorf und Friedland-Heinersdorf	Verschieden	25 Heller 29 Heller 33·6 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
3826	Lokalbahn Saltz-Tscheitsch-Göding	Lokalbahn Mutenitz-Gaya	Braunkohlen	Dubnian	Göding loko	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Frachtbriefe müssen die bahnämtliche Bestätigung tragen, dass die Sendungen in Göding mittels Schleppbahn abgeführt wurden	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	132 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	110 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	22 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Lokalbahn Saltz-Tscheitsch-Göding, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht rückgestellt	Diese Frachtenbegünstigung gilt nur für Sendungen, welche auf ein Industriegeleise in Göding überstellt werden

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
3827	Böhmischen Nordbahn		Getreide und Malz	Prag B.N.B.	Vysočan trans.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der B.N.B. oder der ehemaligen K.R.J.B. stammen und für das öffentliche Lagerhaus in Prag Oe.N.W.B. bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	14	7	7	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1905	
			Rohzucker						15	7	8			
			Pilezucker						16	7	9			
				und umgekehrt										
3828			Rohzucker	Stationen der Strecken Prag—Turnau und Neratovic—Kralup	Böhm. Leipa B.N.B. via Hirschberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Abladen innerhalb der jeweilig festgesetzten Frist durch die Partei					20 Prozent			
									Heller	Heller	Heller			
3829			Melasse und Osmosewasser	Aužic	Jungbunzlau B.N.B. loko	Beförderung in Zisternenwagen			44	42	2			
				Kralup loko und transit					48	42	6			
3830			Holz des Spezialtarifes 2	Bösig, Weisswasser	Woken	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen sämtlicher in Woken imprägnierten Hölzer durch Arbeitskräfte und auf Kosten der Partei					20 Prozent			
									Heller	Heller	Heller			
3831			Zucker der Klasse II	Neratovic	Jungbunzlau				47	26	21		Aufgabsscheine, bezw. Duplikat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1905	
				Čakovic					61	29	32			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3832	Böhmischen Nordbahn		Braunkohle	Bodenbach transit, bezw. Böhm. Leipa trans.	Grund-Georgenthal, Niedergrund, Zwickau i. B.	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden allgemeinen Bestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1904	Inländischer Kohlentarif vom 1. Jänner 1902	Diverse		4 Kronen pro 10.000 kg*)	Im Rückvergütungswege an den Empfänger beim Bezug der Sendung		*) Von den auf die Strecke Bodenbach, bezw. B. Leipa - Bestimmungsstation entfallenden Frachtanteilen.
3833			Kohle, mineralische und Coaks	Kralup transit	Prag B.N.B. via Neratovic		vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller pro 1000 kg: 220*)	180	40	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1905	*) Laut Anhang zum Lokalgütertarife
3834		Oesterr. Nordwestbahn				Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden allgemeinen Bestimmungen und bei direkter Expedition		Tarif für Buschtěhrad-Kladnoer Kohle ab Kralup und Bubna vom 1. Jänner 1900	Heller pro 1000 kg				Bahnämtlich bestätigte Duplikat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1905	*) Dieser Nachlass wird nur von der Teilstrecke Kralup—Turnau getragen.
					Einsiedel				722	544	178			
					Eisenbrod				722	662	60*)			
					Engenthal-Jes.				780	720	60*)			
					Friedland i. B.				736	558	178			
					Habendorf				722	544	178			
					Klein-Skal				722	662	60*)			
					Langenbruck				722	544	178			
					Liebenau				722	544	178*)			
					Liebstadtl				722	662	60*)			
					Nawarow				794	734	60*)			
					Raspenau				722	544	178			
					Reichenau bei Gablonz				722	544	178*)			
					Reichenberg				722	544	178			
					Seidenberg				778	600	178			
					Semil				722	662	60*)			
					Swarow-Hammer				820	760	60*)			
					Tannwald-Schumburg				846	786	60*)			
					Tschernhausen				770	592	178			
					Weigsdorf				760	582	178			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3835	Böhmischen Nordbahn		Garne zum Verweben	Kratzau	Zwickau i. B.	Bei Aufgabe als Stückgut		Tarif-Teil II, Heft 1 für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband	104 Heller	96 Heller	8 Heller		Duplikat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1905	
3836			Güter der Klasse I	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.	Provenienz der Sendungen von Stationen der B.N.B. oder transit derselben		Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	19 Heller	12 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Aufgabsscheine, bezw. Duplikat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1905 mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen ad 1. von Stationen der B.N.B. in Bodenbach angelangt sind, ad 2. von Bodenbach nach oder über Tetschen rückbefördert worden sind	
			Güter der Klasse II	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.				16 Heller	12 Heller	4 Heller			
3837	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Tägliche Zeitungspakete bei gepäcksmässiger Beförderung	Zwischen Stationen der genannten Bahnverwaltungen		Vorherige schriftliche Anmeldung an die Direktion der Aufgabsbahn behufs Festsetzung der befördernden Züge, sowie des Maximalgewichtes der Pakete; Aufgabe letzterer in gleichmässiger Verpackung unter deutlicher, bei der Anmeldung bekannt gegebenen Adresse an der Gepäckskassa, mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges. Abnahme vom Zug ohne vorherige Avisierung. Haftung des Absenders für alle Folgen der Nichteinhaltung der reglement. Bestimmungen über postzwangpflichtige, bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter. Versicherung des Interesses an der Lieferung ist ausgeschlossen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, Tarif-Teil I, B, Abschnitt A, II a (1 und 4)			Im Kartierungswege		Bei Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Geringste Frachtgebühr bei Beförderung mit Personenzügen 40 h, mit Schnellzügen 60 h pro Sendung. Ueberdies werden 10 h ärarische Stempelgebühr pro Sendung erhoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3838	Böhmischen Nordbahn		Für Hohlglassendungen von Steinschönau werden bei Aufgabe derselben mit direkten Frachtbriefen die Deckenmietgebühren, insoweit solche nach den einschlägigen Bestimmungen zur Aurechnung zu kommen haben, bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904, im Verkehre nach a) Bremen oder Hamburg bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen mit 10 Mark, b) Amsterdam oder Rotterdam bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen mit 18 Kronen, c) im Verkehre mit Triest bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Wagen mit 12 Kronen, d) im Verkehre mit Laube, bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz mit 5 Kronen, bezw. 4·25 Mark pro Wagen berechnet.											
			Vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 wird das Wagenstandgeld in sämtlichen direkten Kohlenverkehren nach Stationen der B.N.B. bei der Abgabe anstatt mit 40 Heller nur mit 20 Heller für einen Wagen und eine Stunde berechnet. Als geringste Gebühr gelangen 40 Heller zur Einhebung											
3839		Lokalbahn Mšeno-Unter Cetno	Bier in Fässern	Wratno-Lobes	Kuttenthal loko und trans.	Aufgabe als Frachtgut in jedem Quantum	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Gebührentarife für die Lokalbahnen Kuttenthal-Unter Cetno und Mšeno-Unter Cetno	Heller Stückgut 48 Wagenladung 42	24 *)	24 18	Im Kartierungswege		*) Bei unentgeltlicher Rückbeförderung der leeren Gefässe, welche lediglich unter Anrechnung der tarifmässigen Manipulations- und sonstigen Nebengebühren erfolgt
3840			Getreide der Pos. G—9 des Tarifes, Teil I, sowie Malz und Raps	Mšeno	Kuttenthal loko und trans.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			42	27	15			
				Podkowan					26	17	9			
				Skalsko					29	18	11			
				Sudoměř					31	20	11			
				Wratno-Lobes					37	24	13			
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3841	Böhmischen Nordbahn		Lokomotiven auf eigenen Rädern laufend	Turnau	Bodenbach und umgekehrt	Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	80	40	40	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1905	In den betreffenden Frachtbriefen muss eine Dienststelle der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal, bezw. Jičin-Turnau oder Starkenbach-Rochlitz als Aufgeber oder Empfänger angeführt sein
3842			Regiegüter für Zwecke der Bahnerhaltung, der Zugförderung, des Werkstätten- und Stationsdienstes (exkl. mineralische Kohle), sowie für Fahrbetriebsmittel und Bestandteile von Fahrbetriebsmitteln bei Aufgabe als Frachtgut und einem Durchlaufe von wenigstens 50 km auf den Linien der B.N.B.	allen Stationen der Böhmischen Nordbahn, exkl. der Lokalbahn Kuttenthal-Unter Cetno	Böhm. Leipa Turnau und umgekehrt	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Klassen, in welche die Transporte tarifgemäss rangieren, bestehenden Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen zu Regiezwecken, bezw. für den Betrieb der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal oder Jičin-Turnau bestimmt sein. Zahlung der Fracht nach dem Lokaltarife der B.N.B.			Verschieden	Die Frachtsätze der nächst niedrigeren Tarifklassen der für die entsprechenden Artikel im Tarif-Teil I vorgesehenen Nomenklatur rücksichtlich der Strecken der B.N.B.	Verschieden	Im Kartierungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der österr. Staatsbahnen als Versender und Empfänger erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden. Für Güter des Spezialtarifes 3 entfällt keine Ermässigung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3843	Böhmischen Nordbahn		Baugerätschaften und Bauwerkzeuge, gebrauchte	allen Stationen der Böhmischen Nordbahn	Hainspach-Wölmsdorf, Nixdorf	Aufgabe als Frachtgut in jedem Quantum. Die Sendungen müssen für den Bau der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz bestimmt sein. — Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Die normalen Frachtsätze des Spezialtarifes 3 auf Seite 144 und 145 des Lokaltarifes	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz als Empfängerin erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1904	
			Mauer- und Dachziegel aller Art			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen und für mindestens 65 km.				0·19 Heller pro 1 km und 100 kg plus 3 Heller Manipulationsgebühr				Der sich für 65 km ergebende Frachtsatz findet auch auf Relationen mit geringerer Entfernung Anwendung, insolange die offiziellen Frachtsätze nicht billiger sind
			Baumaterialien aller Art (exkl. Ziegel)			Aufgabe als Frachtgut.				Verschieden	50 Prozent von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller	Heller	Heller			
3844	Böhmischen Nordbahn	Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno	Mauer- und Dachziegel	Kuttenthal	Strenic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Gebührentarife für die Lokalbahn Kuttenthal—Unter-Cetno und Mšeno—Unter-Cetno	12	10	2	Im Kartierungswege		
					Unter-Cetno				16	10	6			
				Unter-Cetno	Mšeno				26	15	11			
					Skalsko				13	10	3			
					Sudoměř				15	10	5			
					Wratno-Lobes				21	10	11			
3845			Kohlen und Briquettes	Kuttenthal	Skalsko	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden Tarifbestimmungen			23	20	3			
					Sudoměř				25	20	5			
					Wratno-Lobes				31	20	11			
3846			Bruchsteine und Schotter	Wratno-Lobes	Bezno	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei			29	21	8			
					Podkovan				15	11	4			
					Strenic				27	19	8			
					Kuttenthal loko u. trans.				32	21	11			
3847			Kalkabfälle zum Düngen	Kuttenthal	Wratno-Lobes	Einhaltung der für Güter des Spezialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen			26	20	6			Der für Düngemittel verlautbarte 15prozentige Nachlass findet auf diese Sendungen keine Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3848	Böhmischen Nordbahn		Raffiniertes Petroleum, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes	Kralup (B.N.B.)	Bakov	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.*) 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 3. Auf- und Abladen durch die Parteien	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	63	42	21	Im Kartierungswege		
					Bensen				105	54	51			
					Böhm.-Kamnitz				117	66	51			
					Böhm.-Leipa B.N.B.				97	58	39			
					Falkenau-Hillemühl				120	69	51			
					Franzenthal				105	57	48			
					Georgswalde-Ebersbach				133	75	58			
					Grund-Georgenthal				125	71	54			
					Haida				105	62	43			
					Hainspach-Wölmsdorf				142	82	60			
					Josefsthal Kosmanos				60	41	19			
					Jungbunzlau B.N.B.				56	39	17			
					Kreibitz-Teichstatt				121	69	52			
					Langenau				102	61	41			
					Münchengrätz				68	45	23			
					Niedergrund				127	72	55			
					Nixdorf				144	84	60			
					Politz-Sandau				104	62	42			
					Rabstein				113	62	51			
					Röhrsdorf				109	64	45			
					Rumburg				128	73	55			
					Schluckenau				134	76	58			
					Schönau				141	82	59			
					Schönlinde				125	71	54			
					Steinschönau				153	89	64			
					Straussnitz-Neustadtl				102	60	42			
					Svijan-Podol				74	48	26			
					Turnau B.N.B.				80	50	30			
					Vysočan B.N.B.				39	28	11			
					Warnsdorf B.N.B.				128	73	55			
					Weisswasser				71	46	25			
					Zwickau i. B.				125	76	49			

Diese ermässigten Frachtsätze finden, insofern sich nach Ausnahmetarif 10 nicht billigere Frachtsätze ergeben, auch auf leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer, auch eiserne, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Fässer unter der Bedingung nach Kralup B.N.B. Anwendung, dass mindestens 60 Stück Petroleum- und sonstige Mineralölfässer pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben und durch Arbeitskräfte der Partei eingeladen, bezw. ausgeladen werden.

Bei Transporten von leeren, gebrauchten Petroleum- und sonstigen Mineralölfässern ist den Parteien behufs Ausnützung des Laderaumes des Wagens die Verwendung von geeigneten losen Ladevorrichtungen, über deren Zulässigkeit sich die Bahn die Beurteilung vorbehält, gestattet. Diese Ladevorrichtungen werden nach der Aufgabsstation kostenfrei rückbefördert, wenn die Aufgabe derselben mittels Frachtbriefes und unter Nachweisung ihrer stattgehabten Verwendung erfolgt.

*) Bei Aufgabe der Sendungen unter 10.000 kg, mindestens jedoch von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief werden die obigen ermässigten Frachtsätze, um 15 Prozent erhöht und auf volle Heller aufgerundet, zur Anwendung gebracht.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3849	**Böhmischen Nordbahn**	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes	Siehe untenstehende Tabelle		Aufrechthaltung der Bestimmungen in den beiderseitigen Lokaltarifen (Teil II). Aufgabe mit direkten Frachtbriefen mit der Frachtbriefvorschrift „Zur Umkartierung in Parschnitz". Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Bei Frachtbriefvorschreibung: „Umkartierung in Parschnitz", gelangen die in untenstehender Tabelle angeführten Uebernahmssätze zur Berechnung		Im Kartierungswege		

Nach	Von: Bismarckschacht	Segen-Gottesgrube	Hans-Heinrich-Tiefbau	Friedenshoffnungsgrube: unterer Anschluss	Friedenshoffnungsgrube: oberer Anschluss	Glückhilfgrube oberer Anschluss	Juliusschacht	Bahnschacht	Koksanstalt Bahnschacht	Charlottenbrunn	Dittersbach: Cäsargrube	Dittersbach: Melchiorgrube	Steingrund	Egmont- und Mayrauschacht	Gustav- und Abendröthegrube	Fellhammer	Neue Heinrichgrube	Conradsthal, David- und Wiegandgrube	Ludwigsdorf	Rubengrube	Neurode	Mittelsteine	Möhlten
	Heller für 1000 kg																						
Bensen	846	848	850	852	837	837	839	832	834	826	820	820	828	797	792	803	813	820	866	885	885	908	920
Böhm.-Kamnitz	832	835	836	838	823	823	828	818	820	823	809	811	819	792	788	797	806	816	855	866	871	890	904
Böhm.-Leipa	902	905	906	908	893	893	898	888	890	893	879	881	889	862	858	867	876	886	925	936	941	960	974
Falkenau-Hillemühl	782	785	786	788	773	773	778	768	770	773	759	761	769	742	738	747	756	766	805	816	821	840	854
Franzenthal	870	872	874	876	861	861	863	856	858	850	844	844	852	821	816	827	837	844	890	909	909	932	944
Georgswalde-Ebersbach	558	560	561	564	548	548	551	544	546	549	532	538	546	520	512	514	533	544	586	596	608	620	644
Grund-Georgenthal	612	615	616	618	603	603	608	598	600	603	589	591	599	572	568	577	586	596	635	646	651	670	684
Haida	818	821	822	824	809	809	814	804	806	809	795	797	805	778	774	783	792	802	841	852	857	876	890
Hainspach-Wölmsdorf	739	741	742	745	729	729	734	725	727	729	715	718	726	699	694	703	713	722	761	773	778	796	810
Kreibitz-Teichstatt	644	647	648	650	635	635	640	630	632	635	621	623	631	604	600	609	618	628	667	678	683	702	716
Langenau	847	850	851	853	838	838	843	833	835	838	824	826	834	807	803	812	821	831	870	881	886	905	919
Niedergrund	612	615	616	618	603	603	608	598	600	603	589	591	599	572	568	577	586	596	635	646	651	670	684
Nixdorf	755	757	758	761	745	745	750	741	743	745	731	734	742	715	710	719	729	738	777	789	794	812	826
Rabstein	861	864	865	867	852	852	857	847	849	852	838	840	848	821	817	826	835	845	884	895	900	919	933
Röhrsdorf	782	785	786	788	773	773	778	768	770	773	759	761	769	742	738	747	756	766	805	816	821	840	854
Rumburg	589	591	592	595	579	579	584	575	577	579	565	568	576	549	544	553	563	572	611	623	628	646	660
Schluckenau	667	669	670	673	657	657	662	653	655	657	643	646	654	627	622	631	641	650	689	701	706	724	738
Schönau	731	733	734	737	721	721	726	717	719	721	707	710	718	691	686	695	705	714	753	765	770	788	802
Schönfeld	667	670	671	673	658	658	663	653	655	658	644	646	654	627	623	632	641	651	690	701	706	725	739
Schönlinde	636	638	639	642	626	626	631	622	624	626	612	615	623	596	591	600	610	619	658	670	675	693	707
Steinschönau	1072	1075	1076	1078	1063	1063	1068	1058	1060	1063	1049	1051	1059	1032	1028	1037	1046	1056	1095	1106	1111	1130	1144
Warnsdorf	504	506	508	510	495	495	499	490	492	495	481	483	491	464	459	469	478	488	526	538	543	562	576
Weisswasser	1096	1099	1100	1102	1087	1087	1092	1082	1084	1080	1072	1075	1083	1050	1040	1044	1070	1076	1119	1130	1135	1154	1168
Zwickau i. B.	882	885	886	888	873	873	878	868	870	873	859	861	869	842	838	847	856	866	905	916	921	940	954

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3850	k. k. österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1 a) der Güterklassifikation			Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller			
				Laakirchen	Wien St.E.G. transit				160	135	25	Im Kartierungswege		Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande.
				Vöcklabruck					164	135	29			
				Laakirchen	Wien-Praterkai				159	132	27	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach dem angeführten Donauumschlagsplatze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen.
				Vöcklabruck					163	132	31			
3851	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eilgut, gewöhnliches			Aufgabe in Kolli von höchstens 10 kg Einzelgewicht. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die nach Pontafel gehenden Sendungen müssen daselbst mit Strassenfuhrwerk abgestreift werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze finden auch bei Beförderung von mehreren, zu einem Ballen verschnürten Eilgutkolli Anwendung, wenn der kubische Inhalt der bezüglichen Ballen den Umfang von 0·8 m³ nicht überschreitet und das Gewicht derselben höchstens 80 kg beträgt. Die Verschnürung der Ballen hat derart zu erfolgen, dass eine bahnseitige Kontrolle bezüglich des Maximalgewichtes der einzelnen Kolli (10 kg) möglich ist.
				Bodenbach B.N.B.	Pontafel					800				
				Gablonz a. d. N.						829				
				Liebau						800				
				Reichenberg S.N.D.V.B.						800				
				Tetschen B.N.B.						800				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3852	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla-Ledeč-Kácow	Steine der Pos. S—55, lit. a), der Güterklassifikation, mit Ausnahme von Schiefer, Sand der Pos. E—18, lit. a), der Güterklassifikation, mit Ausnahme von Glassand, Ziegel (Maner- und Dachziegel) aus gewöhnlichem Ziegelmateriale, sowie Drainröhren	im Lokalverkehre der Lokalbahnen Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla-Ledeč-Kácow, sowie im Verkehre zwischen den genannten Lokalbahnen untereinander		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3	Verschieden	Bei einer Entfernung von 1— 8 km 9 h 9— 11 „ 10 h 12— 13 „ 11 h 14— 16 „ 12 h 17— 18 „ 13 h 19— 21 „ 14 h 22— 23 „ 15 h 24— 26 „ 16 h 27— 28 „ 17 h 29— 31 „ 18 h 32— 33 „ 19 h 34— 36 „ 20 h 37— 38 „ 21 h 39— 41 „ 22 h 42— 43 „ 23 h 44— 46 „ 24 h 47— 48 „ 25 h 49— 51 „ 26 h 52— 53 „ 27 h 54— 56 „ 28 h 57— 58 „ 29 h 59— 61 „ 30 h 62— 63 „ 31 h 64— 66 „ 32 h 67— 68 „ 33 h 69— 71 „ 34 h 72— 73 „ 35 h 74— 76 „ 36 h 77— 78 „ 37 h 79— 81 „ 38 h 82— 83 „ 39 h 84— 86 „ 40 h 87— 88 „ 41 h 89— 91 „ 42 h 92— 93 „ 43 h 94— 96 „ 44 h 97— 98 „ 45 h 99—101 „ 46 h 102—103 „ 47 h 104—106 „ 48 h 107—108 „ 49 h 109—111 „ 50 h 112—113 „ 51 h 114—116 „ 52 h	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3853	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	sämtlichen in den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, des direkten Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei aufgenommenen Stationen	Zimony	Die Sendungen müssen an das Zimonyer Lagerhaus der Landes-Lagerhäuser-Aktiengesellschaft adressiert und aus diesem Lagerhause nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung in Teilsendungen nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter expediert werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Direkter Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits, ferner Lokal- und Verbandstarife	Verschieden	Die in den direkten Tarifen zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits in der Schnitt-Tariftabelle, Abteilung A, enthaltenen, um die auf die Zimonyer Verbindungsbahn entfallenden, in dieselben eingerechneten Taxen gekürzten Schnitt-Frachtsätze	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Duplikat-Frachtbriefe, ferner die auf das Zimonyer Lagerhaus als Aufgeber lautenden, auf jene Teilsendungen bezüglichen Aufgabsbescheinigungen, welche aus den Lagerhäusern nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter befördert werden. An Stelle der letzteren werden auch solche nach Zimony lautende Original-Aufgabsdokumente angenommen, auf welchen seitens der Station Zimony die auf die Weitersendung bezüglichen Daten amtlich bestätigt worden sind	Die Differenz zwischen den faktisch bezahlten und den laut Kolonne 10 bewilligten Frachtsätzen wird nur rücksichtlich jenes Gewichtsquantums vergütet, dessen Weiterbeförderung ab Zimony durch die in Kolonne 13 bezeichneten Dokumente nachgewiesen wird. Bezüglich der Klassifikation und Frachtberechnung ist das Gewichtsquantum der nach Zimony beförderten Sendungen massgebend

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller pro Tonne					
3854	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Strebichowitz-Winaritz	Ischl	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna, gültig vom 1. Jänner 1902	1202	1112	90	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Lokalbahn bestimmt und an eine Dienststelle der Verwaltung dieser Bahn in Ischl, bezw. Salzburg adressiert sein
					Salzburg				1252	1162	90			
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen Gruben und Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Ischl	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der für den Transport der bezeichneten Artikel in vollen Wagenladungen geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen		Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	1550	1388	162			
				Mähr.-Ostrau					1550	1388	162			
				sämtlichen Gruben und Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Salzburg				1530	1440	90			
				Mähr.-Ostrau					1530	1440	90			
				Littitz				Lokaltarif	950	840	110			
				Littitz	Ischl				900	788	112			
		beteiligten Verwaltungen		Zabrze Koksanstalt	Salzburg			Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, bezw. Zellerndorf vom 1. Mai 1901	1992	1852	140			
					Ischl				1962	1802	160			
				Ludwigsglück	Salzburg				2000	1860	140			
					Ischl				1970	1810	160			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3855	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlprodukte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6, Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterklassifikation	Wien Donaukaibahnhof	Wien St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1904	Wiener Ueberfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	10	6	4	Im Kartierungswege		Für das Umladen aus dem Schiff in die Eisenbahnwagen oder umgekehrt wird eine Auf-, bezw. Abladegebühr **nicht** berechnet. Für die Besorgung der Umladung sind die bezüglichen Vereinbarungen **mit den Schiffahrts-Gesellschaften massgebend**
					Wien St.E.G. loko				24	20	4			
					Wien K.F.N.B. transit				8	6	2			
					Wien K.F.N.B. loko				19	16	3			
					Wien Oe.N.W.B. transit				8	6	2			
				und vice versa										
									Heller	Heller	Heller			
3856	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen	Pozsony-Ujvaros	Eger transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen, bezw. das Füllen der Reservoirwagen hat der Absender zu besorgen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife, bezw. Oesterreichisch-ungarischer Eisenbahnverband	342	323	19	Im Kartierungswege		
					Eisenstein				321	304	17			
					Furth i. W. transit				321	304	17			
					Moldau transit				386	364	22			
					Passau transit				Bestehen keine direkten Frachtsätze	258				
					Salzburg transit					268				
					Simbach transit					263				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3857	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineralöltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2·6 haben; in Fässern oder Zisternen-(Reservoir-)Wagen	Pozsony-Ujvaros		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Exportes der Sendungen nach Stationen ausserhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes und des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonifizierenden Transportmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von Stationen der k. k. Staatsbahnen in Galizien nach der Raffineriestation Pozsony-Ujvaros innerhalb der Gültigkeitsdauer dieser Begünstigung. Das Aufladen, bezw. das Füllen der Reservoirwagen hat der Absender zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife, Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband, Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn), Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn), Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage 1. der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohöles von Stationen der k. k. Staatsbahnen in Galizien nach Pozsony-Ujvaros; 2. der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Versand der in Rubrik 4 genannten Artikel nach dem Auslande. An Stelle dieser Frachtbrief-Duplikate können auch als Nachweis über die Weiterbeförderung, bezw. Ausfuhr der Raffinerieerzeugnisse in Vorlage gebracht werden: a) die auf die reklamierende Firma als Absenderin und auf die den Weiterversand von der Grenzstation nach dem Auslande vermittelnde Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, ferner b) die auf die den Weiterversand von der Grenzstation nach dem Auslande vermittelnde Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Diese Dokumente sind bis längstens Ende März 1905 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzureichen	Nebenstehende Frachtsätze finden auf Sendungen, welche mit direkten Frachtbriefen ohne Routen- und Abfertigungsvorschrift zur Abfertigung gelangen, über alle transportberechtigten Routen Anwendung.
					Bodenbach transit					176				
					Eger transit					163				
					Eisenstein transit					155				
					Furth i. W. transit					155				
					Moldau transit					181				
					Passau transit					137				
					Salzburg transit					141				
					Simbach transit					139				
										Centimes				
					Bregenz transit					223				
					Buchs transit					221				
					Lindau transit					223				
					St. Margrethen transit					224				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3858	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Rundholz der Pos. H—18, lit. a), der Güterklassifikation	km 4·7 der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody	km 9·1 (Ladestelle Mežebrody) der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Besteht kein Frachtsatz	8 Heller		Im Kartierungswege		
3859	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, alt und gebrochen, alte Eisen- und Stahlmunition, Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle	Belgrad loko Belgrad transit Niš Stationen der kgl. Serbischen Staatsbahnen	Assling, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 7 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den direkten Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Besteht keiner	Cents. in Gold 193 188 391		Im Kartierungswege		
3860	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Dampfkesselwagen, auf eigenen Rädern laufend	Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Belgrad transit *)	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 23, enthalten in dem in der 8. Kolonne dieser Publikation benannten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, des direkten Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Besteht kein direkter Frachtsatz	152·14 in Francs Gold pro Achse		Im Kartierungswege		*) Gilt nur für Sendungen, welche mit direkten Frachtbriefen nach Stationen über Belgrad aufgegeben werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3861	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Karwin, Dombrau, Stationen der K.O.E.B.	1. Belgrad loko 2. Belgrad transit Station der kgl. Serb. St.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für Kohlentransporte gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	ad 1. 209 ad 2. 204 Centimes in Gold ad 1. 212 ad 2. 207		Im Kartierungswege		
3862	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Mineralwasser in Flaschen, unverpackt	Saaz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Constantinopel Station der orientalischen Eisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 5 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, für den direkten Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	1139 Centimes in Gold	787 Centimes in Gold	352 Centimes in Gold	Im Kartierungswege		
3863	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Rohdachpappe	Breslau Märk., Freib. und O.S. Bhf. (Stationen der kgl. Eisenb.-Dir. Breslau)	Saar in Mähren, Station der österr. Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. März 1899	Besteht kein direkter Frachtsatz	210 Pfennig		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3864	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Fichtenlohe in verkleinertem Zustande	Střitesch (L.B.) K.F.N.B.	Kanitz-Eibenschitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	82 Heller		Im Kartierungswege		
3865	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Chotzen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Rekonstruktion einer Baumwollspinnerei in Chotzen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, sowie Anhang hierzu			20 Prozent von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges zu demselben, mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen der reklamierenden Firma als Empfängerin lautend, vorzulegen bis längstens Ende Februar 1905	
3866	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben, Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	Lettowitz oder umgekehrt	Grussbach-Schönau	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	48 Heller	40 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3867	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Zuckerrübenschnitten und Zuckerrübenschnitze**	**Kanitz-Eibenschitz**	**Misslitz**	**Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarif**	**17 Heller**	**14 Heller**	**3 Heller**	**Im Kartierungswege**		
3868	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	**Frachtgüter der Klasse II**	**Domstadtl k.k.St.B.**	**Arnau Oe.N.W.B.**	**Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / mindestens 5000 kg / beliebige Mengen. für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	Lokaltarife	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller** 246 / 248 / 249		Im Kartierungswege		
			Emballagen, gebrauchte, leere, laut Abschnitt C—V a) und b) des Tarifes, Teil I, Abteilung B	**oder umgekehrt**		**beliebige Mengen.**				130				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
3869	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zuckerrüben, frische	Klein-Neusiedl St.E.G.	Rohatetz K.F.N.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	61		Im Kartierungswege		
				Klein-Schwechat k.k.St.B.						49				
			Zuckerrübenabfälle, Zuckerrübenschnitze, Zuckerrübenschnitzabfälle und Pressrückstände von Rüben, auch Diffusionsrückstände	Rohatetz K.F.N.B.	Klein-Neusiedl St.E.G.					51				
					Klein-Schwechat k.k.St.B.					37				
3870	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Pilsen k.k.St.B.

Von oder nach	Eisenbahn	Eilgut			Frachtgut						
					Klasse						Spezialtarif 1
					I			II			
					bei Frachtzahlung für						
		gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg (pro Frachtbrief und Wagen)	mindestens 10.000 kg (pro Frachtbrief und Wagen)	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg (pro Frachtbrief und Wagen)	mindestens 10.000 kg (pro Frachtbrief und Wagen)	
		Frachtsätze für 100 kg in Heller									
Chlumetz	Oe.N.W.B.	761	296	263	263	236	229	222	217	210	140

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3871	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Střebichowitz-Winařitz (St.B.G.)	Jenbach (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Acheuseebahn oder der Zillertalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltungen adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	1654 Heller pro Tonne	1532 Heller pro Tonne	122 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		Das Abladen der Sendungen obliegt der Südbahn
3872	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Roheisen	Eisenerz	Donawitz	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 3. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 4. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Tarife	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne zu 1000 kg 284		Im Kartierungswege		
			Kohle, mineralische	Leoben S.B.	Krumpenthal Erzberg Prebichl via Vordernberg					286 276 256				
			Erze	Erzberg Prebichl Vordernberg-Markt	Donawitz					232 212 142				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3873	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1904	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und deren Anschlussbahnen aus der Richtung von Schönbrunn (exkl. Schönbrunn loko) oder umgekehrt	Strzebowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. einschlägige direkte Tarife	Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze für Schönbrunn zuzüglich 6 Heller pro 100 kg, insoweit nicht die tarifmässigen Gebühren für Strzebowitz sich günstiger stellen	Verschieden	Im Kartierungswege		Die in Spalte 10 festgesetzte Gebührenberechnung findet für derlei Sendungen im Rückvergütungswege Anwendung, wenn die letzteren in der Station Schönbrunn, ohne ausgeladen worden zu sein, umexpediert wurden. In diesem Falle wird die resultierende Differenzfracht gegen Beibringung der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbriefe bis Schönbrunn und der übereinstimmenden auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen ab Schönbrunn rückerstattet werden. Die bezüglichen Dokumente, welche nicht mehr zurückgestellt werden, müssen spätestens drei Monate nach dem Tage der Weitersendung von Schönbrunn zur Einreichung gebracht werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller a)	Heller b)				
3874	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Porzellan, unverpackt oder lose in Stroh, Heu u. dgl. verpackt	Podersam	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens a) für 5.000 kg } b) für 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	416	306		Im Kartierungswege		*) Nur gültig im Verkehre nach Stationen der Lokalbahn Itzkany-Suczawa (Neue Bukowinaer Lokalbahnen). **) " " " " " " " " Delatyn-Kolomea-Stefanówka. †) " " " " " " " " Tarnopol-Kopyczyńce (Ostgalizische Lokalbahnen).
					Brody					675	492				
					Czernowitz					746	539				
					Dziedítz					400	292				
					Itzkany					784	564				
					Itzkany *) transit					780 *)	560 *)				
					Jaroslau					561	414				
					Kolomea					717	520				
					Kolomea **) transit					713**)	516**)				
					Krakau					415	303				
					Lemberg					637	466				
					Lemberg-Podzamcze					637	466				
					Neu-Sandec					543	402				
					Oświęcim					393	286				
					Podwołoczyska					717	520				
					Przemyśl					585	431				
					Rzeszów					531	393				
					Sambor					620	455				
					Saybusch-Żywiec					431	318				
					Stanislau					696	506				
					Stryj					650	475				
					Szczakowa					367	264				
					Tarnopol					696	506				
					Tarnopol †) transit					692 †)	502 †)				
					Tarnów					477	352				
					Volksgarten					750	542				
					Złoczów					666	486				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3875	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Sauerkraut	Ober-Gerspitz (K.F.N.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Hefte 3 und 4)	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 396		Im Kartierungswege		
					Fiume					396				
					Pola					434				
					Rovigno					430				
					Triest	10.000 kg				218				
					Fiume					222				
					Pola					242				
					Rovigno					240				
3876	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eier, des Ausnahmetarifes Nr. 43 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vide nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg b) " 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Vide nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Bis zum Schnittpunkte von	Schnitt-Tafel I a) Ausnahmetarif 43 (Eier)	
	a) 5000 kg	b) 10.000 kg
	Für 100 kg in Pfennig	
Dobromil	178	167

Von	Nach Myslowitz		Nach Ratibor	
	a) 5000 kg	b) 10.000 kg	a) 5000 kg	b) 10.000 kg
	Für 100 kg in Pfennig			
Dobromil	185	173	238	222

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3877	**k. k. österr. Staatsbahnen**	**beteiligten Verwaltungen**	**Krebse aller Art etc. des Ausnahmetarifes Nr. 51 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**Vide nachstehende Tabelle**		**Aufgabe als Eilgut und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904**	**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899 (Nachtrag III)**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Vide nachstehende Tabelle**		**Im Kartierungswege**		

Von	Nach: Altona	Berlin Görlitzer Bhf.	Berlin Schlesischer Bhf.	Beuthen O.S.E.	Braunschweig Hauptbhf.	Breslau Märk-Freib. Bhf.	Breslau O. S. Bhf.	Breslau Odertorbhf.	Chemnitz	Köln Eilgutabfertigung	Dresden Altst.	Dresden Friedrichstadt	Dresden Neustadt	Düsseldorf Hauptbhf.	Frankfurt a. O.	Gleiwitz	Görlitz	Hamburg B.*)
	für 100 kg in Pfennig																	
Itzkany	1948	1598	1594	746	1822	1094	1076	1098	1615	2218	1457	1469	1473	2196	1484	770	1366	1938

Von	Nach: Hannover Nordbahnhof	Kattowitz	Königshütte O.S.	Leipzig I Bayr. Bhf.	Leipzig Berliner Bhf.	Leipzig Connewitz	Leipzig II Dresdener Bhf.	Leipzig Eilenburger Bhf.	Leipzig Magdeburger Bhf.	Leipzig Stötteritz	Leipzig Thüringer Bhf.	Leutzsch	Magdeburg Hauptbahnhof	Myslowitz	Neisse	Oppeln	Ratibor	Tarnowitz
	für 100 kg in Pfennig																	
Itzkany	1892	710	732	1628	1628	1628	1628	1628	1628	1628	1628	1636	1718	672	996	912	807	772

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3878	k. k. Staatsbahn-Direktion Prag		Ermässigung des Wägegeldes für Kalksteinsendungen	Mirowitz		Die Verwiegemanipulation wird unter Mithilfe der Parteiorgane vorgenommen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I, Abt. B, Abschnitt H—IX vom 1. Jänner 1902	K 1·20 pro Wagen	80 Heller	40 Heller	Im Kartierungswege		
									Heller pro 100 kg					
			Ermässigung der Krangebühr für Maschinen, Maschinenteile und Dampfkessel	Prag					4	2	2			
			Ermässigung der Krangebühr für Maschinen, Maschinenteile und Dampfkessel, sowie für Eisen und Stahl der Pos. E—5	Smichow					4	2	2			
				Schlan					4	2	2			
			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr	Kosten		Diese Leistungen besorgt die Partei selbst								
				Teplitz-Waldthor										
				Lenešic										
			Nachlass der Auflegegebühr	Stupno-Břas										
3879	Steyrtalbahn		aller Art	Garsten	Unterhimmel	**2000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 6000 kg für einen, bezw. im Transitverkehre für mindestens 10.000 kg für zwei zur Verwendung kommende Wagen	bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	12 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Frachtbriefe für in Unterhimmel angekommene und der Aufnahmsbescheinigungen für vom Reklamanten von dort abgesendete Güter bis längstens Ende Jänner 1905	Für Eisenwaren wird diese Begünstigung auch dann gewährt, wenn das Quantum von 6000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einem Wagen verladen wird
				und vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3880	Steyrtalbahn		Holz der Spezialtarife II und III	Stationen der Steyrtalbahn		1500 t, 1000 t, 600 t, 300 t Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief	bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	25 Prozent, 20 Prozent, 15 Prozent, 10 Prozent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Versender lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1905	Die Güter dürfen auf der Steyrtalbahn nicht bereits anderweitige Tarifbegünstigungen geniessen. Derlei Sendungen werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt
3881			a) Getreide und Mahlprodukte, b) Heu, gepresst			a) 1000 t, a) 600 t, a) 300 t b) 300 t, b) 200 t, b) 100 t b) Frachtzahlung für mindestens 4000 kg pro Frachtbrief					20 Prozent, 15 Prozent, 10 Prozent der eingehobenen Frachtgebühr		Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe ohne Refaktiestempel bis Ende Jänner 1905	
3882			Mauer- und Dachziegel, Bruchsteine, Kalk, Cement, Schotter, Sand			1000 t, 600 t, 300 t Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro brief					20 Prozent, 15 Prozent, 10 Prozent der eingehobenen Frachtgebühr		Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bei Sendungen mit frankierten Gebühren, bezw. der Original-Frachtbriefe bei Sendungen mit überwiesenen Gebühren bis Ende Jänner 1905	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 151. **Wien, 31. Dezember 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 5. Jänner 1904 zur Ausgabe.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 6 des XVI. Jahrganges (1902) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kaiserliche Verordnung vom 26. Dezember 1903,*) betreffend die Erstreckung der Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 189, über die Unterstützung der Handelsmarine, und der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1900, R.-G.-Bl. Nr. 229, über die Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 189, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, und der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1900, R.-G.-Bl. Nr. 229, betreffend die Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe, wird bis zum 31. Dezember 1904 erstreckt.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche mit 1. Jänner 1904 in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Handels und der Finanzen beauftragt.

Wallsee, 26. Dezember 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Hartel m. p. **Call** m. p. **Giovanelli** m. p. **Piętak** m. p.

Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 23. Dezember 1903, betreffend die teilweise Abänderung des statistischen Warenverzeichnisses für den auswärtigen Handel.

Im Einvernehmen mit den kgl. ungarischen Ministerien des Handels und der Finanzen wird im Hinblicke auf die in Ausführung des § 1 des Gesetzes vom 31. Jänner 1903, R.-G.-Bl. Nr. 26, durch die Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 26. August 1903, R.-G.-Bl. Nr. 173, betreffend die Zollbehandlung von Zucker, erfolgten Abänderungen der Nummern 17, 18 und 19 des Zolltarifes für das österreichisch-ungarische Zollgebiet auf Grund des § 1, Abs. 3, des Gesetzes vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels, verordnet wie folgt:

*) Enthalten in dem am 29. Dezember 1903 ausgegebenen CXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 267.

Die Nummern 31, 32, 33, 34 und 35 für die Einfuhr, dann die Nummern 10, 11, 12, 13, 14, 15 und 16 für die Ausfuhr, endlich die Nummern 10, 11 und 12 für die Durchfuhr des mit der Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 28. Dezember 1900, R.-G.-Bl. Nr. 225, erlassenen neuen „Statistischen Warenverzeichnisses für den auswärtigen Handel des österreichisch-ungarischen Zollgebietes“ werden in nachstehender Weise abgeändert und haben demnach künftig zu lauten wie folgt:

Einfuhr.

Nummer des statistischen Warenverzeichnisses für die Einfuhr	Benennung der Waren und Gegenstände	Zollsatz fl.	Zollsatz kr.	Nummer des Einfuhrzolltarifes
	Rohzucker unter 98 Prozent Polarisation, und zwar:			
31 a	Rübenzucker, roh . . . . unter 98 Prozent Polarisation	2	20	17
31 b	Rohrzucker, roh . . . . unter 98 Prozent Polarisation	2	20	17
32	Anderer Rohzucker . . . . unter 98 Prozent Polarisation	2	20	17
	Raffinierter Zucker, sowie aller Zucker von 98 Prozent Polarisation und darüber, und zwar:			
33 a	Sand- oder Kristallzucker . . . . von 98 Prozent Polarisation und darüber	2	40	18
33 b	Pilézucker . . . . von 98 Prozent Polarisation und darüber	2	40	18
33 c	Würfelzucker . . . . von 98 Prozent Polarisation und darüber	2	40	18
33 d	Zucker in Broten . . . . von 98 Prozent Polarisation und darüber	2	40	18
33 e	Zuckermehl . . . . von 98 Prozent Polarisation und darüber	2	40	18
33 f	Anderer raffinierter Zucker . . . . von 98 Prozent Polarisation und darüber	2	40	18
34	Vacat			
35	Melasse	6	—	19

Ausfuhr.

Nummer des statistischen Warenverzeichnisses für die Ausfuhr	Benennung der Waren und Gegenstände	Nummer des Einfuhrzolltarifes
	Rohzucker unter 98 Prozent Polarisation, und zwar:	
10 a	Rübenzucker, roh — unter 98 Prozent Polarisation	17
10 b	Anderer Rohzucker — unter 98 Prozent Polarisation	17
	Raffinierter Zucker, sowie aller Zucker von 98 Prozent Polarisation und darüber, und zwar:	
11 a	Sand- oder Kristallzucker — von 98 Prozent Polarisation und darüber	18
11 b	Pilézucker — von 98 Prozent Polarisation und darüber	18
11 c	Würfelzucker — von 98 Prozent Polarisation und darüber	18
11 d	Zucker in Broten — von 98 Prozent Polarisation und darüber	18
11 e	Zuckermehl — von 98 Prozent Polarisation und darüber	18
11 f	Anderer raffinierter Zucker — von 98 Prozent Polarisation und darüber	18
12	Vacat	
13	Vacat	
14	Vacat	
15	Vacat	
16	Melasse	19

Durchfuhr.

Nummer des statistischen Warenverzeichnisses für die Durchfuhr	Benennung der Waren und Gegenstände	Nummer des Einfuhrzolltarifes
10	Rohzucker unter 98 Prozent Polarisation	17
11	Raffinierter Zucker, sowie aller Zucker von 98 Prozent Polarisation und darüber	18
12	Melasse und alle Artikel der T.-N. 20	19—20

Die Nummer 36 für die Einfuhr, sowie die Nummer 17 für die Ausfuhr des genannten statistischen Warenverzeichnisses bleiben unverändert.

In allen jenen Fällen, in welchen in Gemässheit der §§ 3 und 4 der Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 26. August 1903, R.-G.-Bl. Nr. 173, bei der Einfuhr von Rohr- oder Rübenzucker aller Art, welcher aus prämiengewährenden Ländern stammt oder von einem entsprechenden Ursprungszertifikate nicht begleitet ist, die Einhebung eines Spezialzolles erfolgt, ist seitens der k. k. Zollämter in der Rubrik „Zollsatz" der statistischen Anmeldescheine, bezw. am Kopfe der Auszugsbögen für derartigen Zucker nebst dem betreffenden tarifmässigen Zollsatze auch der in Anwendung kommende Spezialzoll anzusetzen.

Der auf Grund des Erlasses des Finanzministeriums vom 3. August 1903, R.-G.-Bl. Nr. 161, nach dem 31. August 1903 als gegen Ausfuhrbonifikation ausgeführt erklärte Zucker ist in der bisherigen Weise anzumelden und nachzuweisen.

Die vorstehenden Abänderungen des statistischen Warenverzeichnisses, sowie die auf die Ansetzung des Spezialzolles bezügliche Bestimmung treten mit dem Tage, an welchem diese Verordnung den k. k. Zollämtern zur Kenntnis kommt, in Kraft.

Call m. p. **Böhm** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projekt der Gemeinde Wien für die eingeleisige Linie Konz. Nr. 76 „von der Kaiser-Jubiläumsbrücke über den Donaukanal durch die Gunoldstrasse, Heiligenstädterstrasse und Barawitzkagasse bis zur Hohewartestrasse": Ergebnis der durchgeführten Trassenrevision und Stationskommission, sowie der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung; Erteilung des Baukonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. November den von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 3. Juni durchgeführten Trassenrevision und Stationskommission, einschliesslich der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projektes der Gemeinde Wien für die eingeleisige Linie Nr. 76 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, „von der Kaiser-Jubiläumsbrücke über den Donaukanal durch die Gunoldstrasse, Heiligenstädterstrasse und Barawitzkagasse bis zur Hohewartestrasse" der städtischen Strassenbahnen in Wien, sowie die auf Grund des Erlasses vom 4. Mai 1903, Z. 10.581, für das gegenständliche Projekt — einschliesslich der kommissionell gutgeheissenen, abweichend von der konzessionsmässigen Beschreibung der Linie, statt in der Gunoldstrasse und Heiligenstädterstrasse, auf einem neu zu eröffnenden Strassenzuge geführten Teilstrecke km 0·38 bis km 0·50 — erfolgte Erteilung des Baukonsenses zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 29.701.]

Projektierte Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Trient nach Malè (Nonstalbahn) und projektierte Bahnverbindung San Michele—Mezolombardo (Rettalinie). (Vorlage der Detailprojekte für die Anfangsteilstrecke km 0·0 bis km 1·1, dann für die Station San Michele-Nonstal und endlich für die Station Mezolombardo: Anordnung der Stationskommission und politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Dezember auf Grund der vorgelegten Detailprojekte, und zwar:

1. für die Anfangsteilstrecke km 0·0 bis km 1·1, dann
2. für die Station San Michele-Nonstal im Bereiche der Teilstrecke km 18·1 bis km 18·6, einschliesslich der neuen Anfangsstrecke km 0·0 bis km 0·5 der Rettalinie, und endlich
3. für die Station Mezolombardo im Bereiche der Teilstrecke km 21·9 bis km 22·4 der Bahnlinie Trient—Malè

die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, rücksichtlich derselben unverzüglich die Stationskommission und politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 45.886.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Wsetin nach Gross-Karlowitz. (Generelles Projekt: Ergebnis der durchgeführten Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Dezember den von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 29. und 30. September durchgeführten Trassenrevision und Stationskommission rücksichtlich des von Dr. Alfred Reich in Gross-Karlowitz namens des Konsortiums für die projektierte Lokalbahn Wsetin—Gross-Karlowitz vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Wsetin der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Gross-Karlowitz zur Kenntnis genommen und die von der Kommission befürwortete Linienführung und Disposition der Stationen für die eventuelle Verfassung des Detailprojektes der gegenständlichen Lokalbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 49.869.]

Kleinbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Brünn und Umgebung. (Ausführungspläne der Teilstrecke „Lazanskyplatz—Parkstrasse", sowie mehrerer Geleiseanlagen: Ergebnis der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. Dezember den von der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der am 11. Juli durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung, und zwar:

a) der Teilstrecke „Lazanskyplatz—Parkstrasse" der Linie „Altbrünner Bad—Lazanskyplatz—Parkstrasse";
b) der Geleiseschleife am Endpunkte der Linie III „Kröna—Grosser Platz—Eichhorngasse" durch die Sturmgasse zur Haltestelle „Lichtenauergasse";
c) der Betriebsausweiche in km 2·3/4 der Linie III „Kröna—Grosser Platz—Eichhorngasse" und
d) der Geleiseverbindung der vorgenannten Linie III mit der Linie IV „Zeile—Grosser Platz" am Grossen Platze

der Kleinbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Brünn und Umgebung — bei welcher Amtshandlung für die unter a) angeführte Teilstrecke der provisorische und für die unter b), c) und d) genannten Geleiseanlagen der definitive Betriebskonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ab 12. Juli 1903 erteilt wurde — unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 49.615.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Korneuburg nach Ernstbrunn. (Genehmigung des Normalplanes, betreffend die Verteilung des Oberbaumateriales auf obiger Bahnlinie.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. Dezember den vom Niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Normalplan Nr. 1 c, betreffend die Verteilung des Oberbaumateriales für 12 m lange Schienen des Systems XXIV der k. k. Staatsbahnen im kurrenten Geleise der im Bau befindlichen normalspurigen Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Korneuburg nach Ernstbrunn, unter Ausfolgung eines signierten Planpares genehmigt. [E.-M.-Z. 55.444.]

Normalspurige Kleinbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Pola. (Genehmigung der Normalpläne für den Oberbau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. Dezember die von der Bauunternehmung Jakob Ludwig Münz in Wien vorgelegten und später richtiggestellten Normalpläne für den Oberbau der in Bauausführung befindlichen Kleinbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Pola unter Rückschluss eines signierten Planpares zur Anwendung auf der gegenständlichen Kleinbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 37.909.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Sudoměř nach Altpaka. (Genehmigung des Projektes für die Nivelletteänderung in der Teilstrecke km 14·3 bis km 15·0.) Das k. k. Eisen-

bahnministerium hat unterm 14. Dezember das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für eine im Sinne des Erlasses vom 27. Oktober 1903, Z. 42.847, in Aussicht genommene Nivelletteänderung in der Teilstrecke km 14·3 bis km 15·0 der projektierten normalspurigen Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Sudoměř nach Altpaka, unter gleichzeitiger Rückstellung eines signierten Projektspares, genehmigt. [E.-M.-Z. 52.972.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Gemeinde Wien — städtische Strassenbahnen. (Eröffnung der Linie vom Kasino Zögernitz über die Hohe Warte bis zur Endstation Wollergasse.) Am 23. Dezember wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke vom Kasino Zögernitz über die Hohe Warte bis zur Endstation Wollergasse aufgenommen. Mit demselben Tage wurde der Dampfbetrieb auf der Teilstrecke Heiligenstädterstrasse—Grinzingerstrasse eingestellt.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Einführung der Personen- und Gepäcksabfertigung in der Station Saaz k.k.St.B.) Die bisher nur für den Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichtete Station Saaz k.k.St.B. der Linie Pilsen—Dux wird am 1. Jänner 1904 auch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Abfertigung von Personen und Reisegepäck in der Haltestelle Landshut.) Vom 1. Jänner 1904 angefangen wird die Abfertigung von Personen und Reisegepäck in der auf der Linie Lundenburg—Kutti gelegenen Haltestelle Landshut durch ein Bahnorgan besorgt werden. Die Fahrkartenausgabe für diese Haltestelle im Gasthause des Albin Ondryska im Orte Landshut wird ab diesem Tage eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Personenhaltestelle „Grobelno" als Station für den Gesamtverkehr.) Am Tage der Betriebseröffnung der Rohitscher Lokalbahn wird die auf der Linie Wien—Triest zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen befindliche, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Personenhaltestelle „Grobelno" als Station für den Gesamtverkehr eröffnet.

Bozen-Meraner Bahn. (Aktivierung des Rollfuhrdienstes in der Station Untermais.) Auf Grund des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und der korrespondierenden Bestimmungen anderer Reglements werden vom 1. Jänner 1904 angefangen die in der Station Untermais anlangenden Eil- und Frachtgüter den Empfängern ohne vorherige Benachrichtigung durch den Rollfuhrunternehmer Johann Pichler in Untermais zu den mit besonderer Kundmachung (vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 149 vom 24. Dezember, S. 3585), verlautbarten Tarifen und sonstigen Bestimmungen zugestellt werden.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Kattowitz: Schliessung des Verkehres auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) für Kohlen, bezw. Krangüter.) Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) ist für Kohlen geschlossen worden; für Krangüter wird derselbe erst mit Ende Dezember 1903 eingestellt. Rutschgüter gelangen auch während des Winters zur Verladung.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Schreibweise des Stationsnamens „Bad-Elster".) Für den bahnamtlichen Verkehr ist die Einführung der Schreibweise des Stationsnamens „Bad-Elster" (mit Bindestrich) angeordnet worden und es erhält demgemäss die genannte Station an der Plauen-Egerer Linie nunmehr die alphabetische Reihenfolge unter „B" anstatt unter „E".

Schweiz. (Eröffnung des Betriebes auf der elektrischen Strassenbahn Chillon-Byron-Villeneuve.) Am 16. Dezember 1903 ist der regelmässige Betrieb auf der elektrischen Strassenbahn Chillon-Byron-Villeneuve eröffnet worden. Der Betrieb wird von der „Société électrique Vevey-Montreux (Tramway Vevey-Montreux-Chillon)" geführt.

Bayern. (Uebergang der Lokalbahnen Aibling-Feilnbach und Murnau-Oberammergau aus dem Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung in den Besitz und Betrieb der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.) Die der in Liquidation befindlichen „Aktiengesellschaft Süddeutsche Elektrische Lokalbahnen" gehörigen beiden vollspurigen Lokalbahnen Aibling-Feilnbach (12 km) und Murnau-Kohlgrub-Oberammergau (24 km), welche seit zwei Jahren von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung betrieben wurden, sind mit allem Zubehör, dem ganzen Fahrpark und sonstigem Inventar, sowie den für den elektrischen Betrieb hergestellten Elektrizitätswerken durch Kauf auf die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München übergegangen, und zwar wird diese Gesellschaft am 1. Jänner 1904 den Besitz und Betrieb der beiden Linien übernehmen.

Verschiedene Mitteilungen.

Elektrische Bahn Dornbirn - Lustenau. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 28. September fand zu Dornbirn in Vorarlberg unter dem Vorsitze des Dr. Karl Fussenegger, Advokat in Dornbirn, und im Beisein des als Regierungsvertreter entsendeten k. k. Bezirkshauptmannes in Feldkirch, Arthur Ritter v. Zigau, die konstituierende Generalversammlung der Aktiengesellschaft „Elektrische Bahn Dornbirn-Lustenau" statt. Bei derselben waren durch die erschienenen Aktienbesitzer von den insgesamt 4630 Stück ausgegebenen gesellschaftlichen Aktien 3800 Aktien vertreten. Die Versammlung beschloss die Bildung der Aktiengesellschaft auf Grund der von der Regierung genehmigten Statuten. In den Verwaltungsrat wurden gewählt: Markus Diem, Viktor Hämmerle, Stadtrat Julius Rhomberg und Albert Wimauer aus Dornbirn, sowie Eduard Alge und Fridolin Hämmerle aus Lustenau; ferner steht dem Landesausschusse des Landes Vorarlberg, sowie der Stadtgemeinde Dornbirn und der Marktgemeinde Lustenau statutenmässig das Recht zu, je ein Mitglied in den gesellschaftlichen Verwaltungsrat zu entsenden. In den Prüfungsausschuss wurden gewählt: Jakob Zellweger Gerichtspräsident in Au, und Franz Spiegel, Buchhalter in Dornbirn, als Mitglieder und Rudolf Grabher in Lustenau zu deren Ersatzmann. Sodann wurden die von dem Baukonsortium und der Betriebsleitung der Bahn erstatteten Berichte mit Anerkennung zur Kenntnis genommen und die Versammlung geschlossen. In der am 6. Oktober 1903 stattgefundenen konstituierenden Sitzung des gesellschaftlichen Verwaltungsrates wurden Dr. Karl Fussenegger, Advokat in Dornbirn, zum Vorsitzenden und Stadtrat Julius Rhomberg von Dornbirn zu dessen Stellvertreter gewählt. [E.-M.-Z. 48.537.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Dezember 1903 die Bauräte Christian Lang und Ignaz Rohaczek zu Oberbauräten im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen und den Bauräten in diesem Ministerium Otto Grund und Stanislaus Freiherrn v. Przychocki taxfrei den Titel und Charakter eines Oberbaurates huldvollst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Dezember 1903 den Ministerialsekretären im Eisenbahnministerium Dr. Adolf Ritter v. Strigl, Alfred Ressig und Dr. Eduard Ritter v. Donheimer-Herlth taxfrei den Titel und Charakter eines Sektionsrates allergnädigst zu verleihen geruht. Wittek m. p.

Der Eisenbahnminister hat den Oberingenieur Rudolf Axmann zum Baurate im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Bahnkommissär der österreichischen Staatsbahnen Dr. Siegmund Engelberg zum Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Rechnungsrevidenten Eduard Grassl zum Rechnungsrate im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

Abänderung von Frachtsätzen in den Ausnahmetarifen 26 und 27.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 treten die nachstehenden Frachtsätze unter gleichzeitiger Aufhebung der für dieselben Stationsverbindungen und Ausnahmetarife gegenwärtig bestehenden Frachtsätze, enthalten im Tarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Oesterreichischen Grenzverkehre, gültig vom 1. Jänner 1902, in Kraft, und zwar:

	Ausnahmetarife 26	Ausnahmetarife 27
	Pfennig pro 100 kg	
Mittelwalde—Bodenbach B.N.B.	77	67
„ —Liebau	49	—
„ —Reichenberg S.N.D.V.B.	66	58
„ —Seidenberg	73	57
„ —Tetschen Oe.N.W.B.	77	67
Wichstadtl-Lichtenau—Bodenbach B.N.B.	76	70
„ „ —Liebau	52	—
„ „ —Reichenberg	65	61
„ „ —Seidenberg	72	60
„ „ —Tetschen Oe.N.W.B.	76	70

Wien, am 26. Dezember 1903. [1304]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 15. Jänner 1904 gelangen direkte Fahrkarten für einfache Fahrt und Rückfahrkarten I., II. und III. Klasse, sowie direkte Gepäcksabfertigung von Arnstadt nach Karlsbad B.E.B. und Marienbad zur Einführung.

Wien, am 19. Dezember 1903. [1305]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güteraufnahme.

Infolge eingetretenen Frostwetters wird die Güteraufnahme in den noch offenen Stationen Korneuburg, Wien (Nordbahnlände, Praterkai und Donaukaibahnhof) und Budapest (auch Budapest-Donauuferbahnhof) mit 29. Dezember eingestellt. Hiermit ist die Schiffahrt diesjährig auf allen gesellschaftlichen Betriebslinien geschlossen.

Wien, am 29. Dezember 1903. [1306]

K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen.

Aenderungen im Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehre, gültig vom 1. Jänner 1903.

Die im gesellschaftlichen Lokalpersonentarife auf Seite 14 unter D 1 A aufgenommene Bestimmung, betreffend „Fahrbegünstigung für nicht im Dienste reisende Militärpersonen“, wird ab 1. Jänner 1904 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 26. Dezember 1903. [1307]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die in der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 145 ex 1903 sub Post 1221 erschienenen Kundmachung angeführten Zuschläge für Papenburg und Leer sind für

Papenburg . von 60, 67, 60 auf **70, 78, 70**
Leer . . . . „ 70, 78, 70 „ **60, 67, 60**

zu berichtigen.

Wien, am 23. Dezember 1903. [1308]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rohitscher Lokalbahn.

Eröffnung der Rohitscher Lokalbahn.

Am 21. Dezember 1903 wird die Rohitscher Lokalbahn mit den Stationen Grobelno (Anschlussstation), St. Marein bei Erlachstein, Möstin, Rohitsch-Sauerbrunn und Rohitsch, der Personenhalte- und Verladestelle Kostreinitz-Podplat und der Personenhaltestelle St. Veit bei Grobelno dem allgemeinen öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangen die genannten Stationen, sowie die Personenhalte- und Verladestelle Kostreinitz-Podplat für den Gesamtverkehr (Expressgut, Leichen und explosive Güter ausgenommen) und die Haltestelle St. Veit bei Grobelno für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Die für den Verkehr auf dieser Lokalbahn geltenden Tarife und Sonderbestimmungen zu dem Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder liegen in den Stationen der Lokalbahn zur allgemeinen Einsicht auf und können sowohl dort, als auch bei der Betriebsleitung der Lokalbahn in Rohitsch, sowie bei der gefertigten betriebführenden Verwaltung um den Preis von K 1·— käuflich bezogen werden.

Vom Eröffnungstage an werden auf der Rohitscher Lokalbahn die gemischten Züge Nr. 2901, 2902, 2903 und 2904 nach der bereits verlautbarten Fahrordnung in Verkehr gesetzt.

Wien, im Dezember 1903. [1309]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der Rohitscher Lokalbahn.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Kohlensendungen nach Bodenbach (St.B.) und Rosawitz (Hafen).

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 erhalten die Post-Nr. 2 und 5 des zweiten Anhanges zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1 (S. 195), die nachstehende Fassung:

Post-Nr.	Artikel	Verkehrs-Relation		Heller pro Tonne = 1000 kg	Anmerkung
2	Kohlen, mineralische, und Koks	Bilin	Bodenbach (St.B.)	320	
		Brüx		324	
		Eisenberg		335	
		Ober-Georgenthal		324	
		Ossegg-Riesenberg		324	
5		Bilin	Rosawitz (Hafen)	280	Diese Frachtsätze finden keine Anwendung auf Kohlensendungen, welche für den Lokalkonsum innerhalb des Bodenbacher, bezw. Tetschener Rayons bestimmt sind, auch selbst dann nicht, wenn die Kohle per Schiff ab Rosawitz abgeholt werden sollte. Im letzteren Falle gelangen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I zur Berechnung. Für Braunkohlen-Sendungen von Bruch, Teplitz-Waldthor, Kosten, Ossegg und Ossegg II, Dux-Liptitz, Oberleutensdorf, Eisenberg, Ossegg-Riesenberg, Wiesa-Oberleutensdorf und Rosenthal-Graupen, welche für den Elbeumschlags-Verkehr bestimmt sind und ab Rosawitz (Hafen) verschifft werden, gelangen bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1904, die tarifmässigen Schleppbahn-Gebühren nicht zur Einhebung. Für die über Wunsch der Parteien nach Zulässigkeit der Platz- und Manipulationsverhältnisse von der Bahnverwaltung vorzunehmende **Rangierung der beladenen Kohlenwagen nach Sorten innerhalb der einzelnen Umladestellen in Rosawitz** wird eine Verschubgebühr von 60 Heller pro Wagen eingehoben.
		Bruch		278	
		Brüx		280	
		Dux-Liptitz		274	
		Eisenberg		285	
		Kosten		254	
		Ladowitz		280	
		Ober-Georgenthal		280	
		Oberleutensdorf		278	
		Ossegg und Ossegg II		274	
		Ossegg-Riesenberg		292	
		Rosenthal-Graupen		216	
		Seidowitz		330	
		Teplitz-Waldthor		238	
		Wiesa-Oberleutensdorf		278	

Wien, am 29. Dezember 1903.

[1310]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Verlängerung der Gültigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 A für Stamm- und Stangenholz.

Die Gültigkeit der im Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich vom 1. April 1901 und in den hierzu gehörigen Nachträgen I—III im Ausnahmetarife Nr. 5 A enthaltenen Frachtsätze für Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 m lang, wird bis zum 29. Februar 1904 erstreckt.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 C im Nachtrage IV zum vorbezeichneten Tarife finden sohin, insoweit Frachterhöhungen eintreten, erst ab 1. März 1904 Anwendung.

Ob, in welchem Umfange und für welche Dauer die ersterwähnten ermässigten Frachtsätze noch über den 1. März 1904 Anwendung finden, bleibt besonderer Verlautbarung vorbehalten.

Wien, am 23. Dezember 1903. [1311]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Idzestie.

Die zwischen den Stationen Petroutz a. S. und Czudin in km 14·0 der Linie Karapcziu a. S.—Czudin der Bukowinaer Lokalbahnen neuerrichtete Personenhaltestelle Idzestie wird am 1. Jänner 1904 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Abfertigung von Personen und Reisegepäck ab Idzestie erfolgt im Nachzahlungswege auf Grund des für die Linien der Bukowinaer Lokalbahnen gültigen Personen- und Gepäckstarifes.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind folgende:

	Zug Nr.			Zug Nr.	
	2751	2753		2752	2754
Abfahrt von der Haltestelle Idzestie gegen Czudin . . .	10^{21}	7^{51}	Abfahrt von der Haltestelle Idzestie gegen Petroutz . .	6^{09}	3^{54}

Czernowitz, im Dezember 1903. [1312]

K. k. Betriebsleitung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung einer Schleppbahngebühr.

Bis auf weiteres wird für die Beförderung von Kohle ab dem Schachte Julius V nach der Station Ober-Georgenthal der k. k. österr. Staatsbahnen im Uebergangsverkehre eine Schleppbahngebühr von 34 Heller, bezw. 29 Pfennig pro Tonne eingehoben.

Wien, am 30. Dezember 1903. [1313]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Aenderung im österreichisch-ungarischen Personentarife, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1903.

Die in dem eingangs näher bezeichneten Tarife auf Seite 10 unter VI. aufgenommene Bestimmung, betreffend Fahrbegünstigung für ausser Dienst reisende Militärpersonen wird ab 1. Jänner 1904 ausser Kraft gesetzt und durch die nachstehende ersetzt:

„VI. Fahrbegünstigung für in Uniform ausser Dienst reisende aktive und im Ruhestande befindliche Militärpersonen.

Ausser Dienst reisende aktive und im Ruhestande befindliche Militärpersonen werden mit ermässigten direkten Fahrkarten, soweit solche in diesem Tarife vorgesehen sind, nur dann abgefertigt, wenn sie in Uniform reisen."

Wien, am 26. Dezember 1903. [1314]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung eines Stationsnamens im Tarife, Teil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1900 und Druckfehlerberichtigung im Nachtrage I zu diesem Tarife.

Auf den Seiten 38, 53 und 61 des Tarifes, Teil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes wird der Stationsname Königsberg-Maria Kulm auf Königsberg a. d. Eger abgeändert.

Auf Seite 44 des Nachtrages I zu diesem Tarife wird bei den Stationen Erbersdorf-Mackersdorf und Falkenau Hillemühl die Eigentumsbahn-Bezeichnung „B.E.B." auf „B.N.B." und auf Seite 48 bei der Station Neustraschitz von „B.N.B." auf „B.E.B." berichtigt.

Auf Seite 46 dieses Nachtrages wird bei der Station Komotau die Eigentumsbahn-Bezeichnung „A.T.E." eliminiert.

Wien, am 21. Dezember 1903. [1315]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzungen des Tarifes, Teil II, Abt. B.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1904 wird die den italienischen Mittelmeerbahnen und Südbahnen gemeinschaftlich gehörende Station Milano Porta Sempione mit den Entfernungen u. s. w. der Station Milano Porta Garibaldi in das im vorstehend genannten Tarife enthaltene Verzeichnis der italienischen Stationen u. s. w. aufgenommen.

Gleichzeitig werden die Abfertigungsbefugnisse der verschiedenen Abfertigungsstellen in Milano (Milano Centrale, Porta Garibaldi, Porta Ticinese, Porta Romana u. s. w.) neu geregelt.

Die neuen Befugnisse der Güterabfertigungsstellen in Milano sind in der für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 147, vom 19. Dezember 1903, auf Seite 3475 und 3476 verlautbarten Kundmachung [1260] enthalten.

Wien, am 28. Dezember 1903. [1316]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung in dem Tarifhefte „Kartierungs-Frachtsätze".

Der auf Seite 6 des Nachtrages I zu den im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande seit 1. März 1903 gültigen „Kartierungs-Frachtsätzen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern" enthaltene Frachtsatz des Spezialtarifes 1 für die Relation Wien St.E.G. — Andrijevci wird von 148 Heller auf 248 Heller pro 100 kg berichtigt.

Wien, am 28. Dezember 1903. [1317]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Ergänzungen und Aenderungen des Tarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 treten im Tarife, Teil II, folgende Ergänzungen und Aenderungen in Wirksamkeit:

Auf Seite des Haupttarifes	Triest und Fiume	Ausnahmetarif Nr. 11 a	11 b	25 b
		Franken für 100 kg		
30	Bad Aibling ist nachzutragen	3·40 3·03 ³)	2·77 2·55 ²) u. ³)	
31	Blaichach ist abzuändern	—	—	von 3·40 auf **3·12**
33	Kaufbeuren ist abzuändern	—	—	von 3·47 auf **3·16**
35	Kempten „ „	—	—	von 3·50 auf **3·19**
39	Sonthofen „ „	—	—	von 3·43 auf **3·15**

Wien, am 22. Dezember 1903. [1318]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bedingungen für die Zulassung heizbarer Güterwagen im österreichisch-ungarischen Eisenbahnverkehre.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88 vom 30. Juli 1895, Seite 1367, Pos. [536], enthaltenen, durch die Kundmachung in Nr. 7 vom 15. Jänner 1901 desselben Blattes, Seite 255, Pos. [43], teilweise abgeänderten Bedingungen für die Zulassung heizbarer Güterwagen im österreichisch-ungarischen Eisenbahnverkehre treten mit 31. Dezember 1903 ausser Kraft.

Die Beförderung von Gütern in geheizten Wagen erfolgt vom 1. Jänner 1904 an nach Massgabe der in der neuen Abt. B des Gütertarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, gültig vom 1. Jänner, bezw. 1. März 1904, enthaltenen besonderen Vorschriften (Abschnitt F).

Wien, am 28. Dezember 1903. [1319]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Jahreskarten auf den Linien der Bukowinaer Lokalbahnen.

Ab 1. Jänner 1904 bis auf weiteres werden für die Linien der Bukowinaer Lokalbahnen (Hliboka—Berhometh a. S., Karapcziu a. S.—Czudin, Hatna—Dorna-Watra—Bad und Wama—Rus.-Moldawitza) Jahreskarten zu nachstehenden Fahrpreisen ausgegeben werden:

Für eine Entfernung	Preis einer Jahreskarte I.	II.	III.
	Wagenklasse		
	Kronen einschliesslich Fahrkartensteuer		
bis 20 km	90	55	35
von 21 bis 30 km	115	70	45
„ 31 „ 40 „	145	90	55
„ 41 „ 50 „	175	110	65
„ 51 „ 60 „	205	130	75
„ 61 „ 70 „	230	145	85
„ 71 „ 80 „	255	160	95
„ 81 „ 90 „	280	175	105
„ 91 „ 100 „	295	185	110
„ 101 „ 110 „	310	195	115
„ 111 „ 120 „	325	205	120
„ 121 „ 130 „	335	210	125
für das gesamte Netz	400	250	150

Diese Jahreskarten haben für ein Kalenderjahr Gültigkeit, sind nicht übertragbar und wird auf Grund derselben ein Freigewicht für Reisegepäck nicht gewährt.

Die gegenständlichen Jahreskarten werden von der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz (Herrengasse Nr. 9, 2. Stock) ausgestellt und können entweder direkt oder durch Vermittlung einer an den Bukowinaer Lokalbahnen gelegenen Station bezogen werden. Den Bestellungen sind der entfallende Fahrpreis und eine Photographie des Inhabers (in Visitkartenformat) beizuschliessen.

Im übrigen werden auf diese Jahreskarten die Bestimmungen sub III. D (Seite 27 bis 31) des Lokalpersonentarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, singemäss angewendet.

Czernowitz, im Dezember 1903.

Die k. k. Betriebsleitung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3883	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Bier	Landskron	Dubnian	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 186		Im Kartierungswege		
					Tscheitsch					175				
3884			Eilgüter: a) gewöhnliche, b) ermässigte, c) besonders ermässigte	Wien (St.E.G.)	Bedihošt	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				Heller a) 733 b) 276 c) 268				
					Nezamislitz					a) 688 b) 259 c) 251				
					Prossnitz K.F.N.B.					a) 746 b) 281 c) 274				
					Wrbatek					a) 762 b) 290 c) 282				
				via Stadlau—Brünn (K.F.N.B.)—Chirlitz										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3885	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, deren einzelne Kolli das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Wien II (K.F.J.B.)	B.E.B.	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Graslitz oberer Bahnhof Graslitz unterer Bahnhof				1650	1072	578			
					Kaaden-Brunnersdorf				1642	1066	576			
					Karlsbad				1545	916	629			
					Komotau				1560	1030	530			
					Rakonitz				1541	870	671			
					Saaz				1303	888	415			
					Weipert				1459	870	589			
									1769	1056	713			
					k.k.St.B.									
					Karlsbad Zentralbahnhof Karlsbad K.J.				1560	1030	530			
				oder umgekehrt										
3886			Frachtgüter der Klassen I	Brünn (St.E.G.)	K.F.N.B.:	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller				
					Neutitschein					196				
					Zauchtel					172				
			II		Neutitschein					170				
					Zauchtel					146				
3887			Frachtgüter des Spezialtarifes 1	Braunau	Jauernig	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				76 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3888	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	**Frachtgüter der Klasse I**	**Zwickau i. B.**	**Jablonetz a. d. Iser** **Přiwlak-Ponikla** **Rochlitz**	**Bei Aufgabe in Mengen a) unter 2000 kg für den Frachtbrief, b) von mindestens 2000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904**	**Lokaltarife**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller** a) b) 277 273 253 251 281 277		**Im Kartierungswege**		
			Frachtgüter der Klasse II	**Zwickau i. B.**	**Jablonetz a. d. Iser** **Přiwlak-Ponikla** **Rochlitz**					221 217 197 195 225 221				
				oder umgekehrt										
3889			**Eil- und Frachtgüter**	**Siehe nachstehende Tabelle**		**Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen**		**Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes**		**Siehe nachstehende Tabelle**				

Nach oder von	**Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Heller für**																
	Eilgüter			**Frachtgüter**													
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I. Klasse			II. Klasse			Ermässigte Wagenladungsklassen A		B	C	**Spezialtarife** 1	2	3	Sperrige
				bei Aufgabe von													
				Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen						
	Von oder nach **Wien (Nordbahnhof oder Staatsbahnhof) transit** (für Sendungen im Verkehre von oder nach Ungarn):																
Prag (k.k.St.B.) **Prag (Oe.N.W.B.)**	1115	418	400	400	316	298	316	316	298	228	214	168	108	164	108	90	587
	Von oder nach **(Wien K.F.N.B.):**																
Leitomischl	—	—	—	330	—	—	264	—	—	—	—	—	—	168	—	—	—

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3890	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klasse I	Fulnek K.F.N.B.	Kolin St.E.G.	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	355 Heller		Im Kartierungswege		
					Pilsen k.k.St.B.					574 Heller				
				oder umgekehrt										
3891			Frachtgüter der Klasse II	Grammat-Neusiedl St.E.G. (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Grammat-Neusiedl in Schienenverbindung stehen)	Teschen K.F.N.B. oder Ks.Od.	Mengen unter 5000 kg				318 Heller				In den nebigen Frachtsätzen ist die Zuschubgebühr von, bezw. nach den mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehenden Etablissements bereits enthalten
			Frachtgüter der Klasse A			Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				221 Heller				
						Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				209 Heller				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3892	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) B.E.B. (Station)	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Frachtzahlung für das Effektivgewicht. — Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 89	Heller 82	Heller 7	Im Kartierungswege		
					Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.) trans.				Bestehen keine direkten Frachtsätze	132				
					Bruck a. d. L. (St.E.G.) trans.					135				
3893			Lokomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend, und Reserverädergarnitur	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Bubna	Die Sendungen müssen zu Dienstzwecken der Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt sein; in den bezüglichen Frachtbriefen muss eine Dienststelle dieser Bahnverwaltung als Empfänger angeführt erscheinen			Verschieden	Heller 106				
				Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit	Bubna					116				
				Floridsdorf-Jedlesee (Oe.N.W.B.)	Prag (Smichow) B.E.B.					106				
3894			Lokomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aussig (St.E.G.)	Die Lokomotiven müssen für die Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt und an diese Verwaltung oder an eine Dienststelle derselben adressiert sein			Heller 208	Heller 130	Heller 78			
				Floridsdorf-Jedlesee	Aussig (Oe.N.W.B.)				208	130	78			
					Černosek (Oe.N.W.B.)				208	127	81			
				Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				218	140	78			
					Lobositz (St.E.G.)				220	140	80			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3895	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Gerste	Choltitz St.E.G. Přelauč St.E.G.	Chrudim (Stadt)	Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 22 28		Im Kartierungswege		
3896		beteiligten Verwaltungen	Getreide der Tarifposition G—9 und Mahlprodukte der Tarifposition M—4	Siebenbrunn-Leopoldsdorf oder umgekehrt	Wien (Donauuferbahnhof) [Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle]	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.			Besteht kein direkter Frachtsatz	37 Heller				In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr für die Ueberstellung von Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle, bezw. umgekehrt, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen
3897			Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, ferner Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation im inländischen Tarife, Teil I	Jägerndorf k.k.St.B. oder umgekehrt	Rumburg B.N.B. Schluckenau B.N.B.			Teil II, Heft 3, bezw. Ausnahmtarif für Mehl etc., des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	193 Heller	Verschieden			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3898	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren der Tarif-Pos. H—16 b	Dubnian	Bodenbach (B.N.B oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 398		Im Kartierungswege		In dem Frachtsatze für Reichenberg ist der Portozuschlag der S.N.D.V.B. bereits inbegriffen
					Reichenberg (S.N.D.V.B.)					368				
					Tetschen (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)					398				
3899			Holz des Spezial-Tarifes 2	Krasna	Mittelwalde	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				102 Heller				
3900			Hölzerne Eisenbahnschwellen zu Regiezwecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Wien Donaukaibahnhof	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei		Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	143 Heller	110 Heller	33 Heller			
					Böhm.-Leipa (B.N.B.)				134 Heller	116 Heller	18 Heller			
					Bilin (k.k.St.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.		Lokaltarif		105·2 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3901	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holzkohle	Rapotitz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der St.E.G., bezw. Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	77	68	9			
				Segen Gottes					75	66	9			
				Tetschitz					72	63	9			
3902		beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannter	Nikolsburg (K.F.N.B.) via Lundenburg—Marchegg	Wien (Staatsbahnhof)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	49 Heller		Im Kartierungswege		
3903			Milch bei Aufgabe als Eilgut	Brankowitz St.E.G.	Wien (K.F.N.B.)	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	218 Heller	203 Heller	15 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3904	Oesterr.-ungar. 'Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker	Choltitz St.E.G.	Modřan k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	120 Heller		Im Kartierungswege		
				Prag B.N.B.	Jiřitz B.N.L.	Abladen obliegt dem Empfänger		Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	51 Heller	34 Heller	17 Heller			
				Rositz Oe.N.W.B.	Nestomitz (Zuckerfabrik) St.E.G.			Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	167 Heller				
					Schönpriesen St.E.G.					167 Heller				
				Rositz-Seslawek k.k.St.B.	Peček St.E.G.			Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	91 Heller	79 Heller	12 Heller			
				Siebenbrunn-Leopoldsdorf St.E.G.	Lundenburg K.F.N.B.	Abladen obliegt dem Empfänger		Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	57 Heller				
					Neubydžow Oe.N.W.B.	Aufladen obliegt dem Absender.			Bestehen keine direkten Frachtsätze	169 Heller				

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
3905	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker der Pos. Z—8, lit. b, der Güterklassifikation		Kuttenberg Stadtbahnhof	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen 3. Aufladen obliegt den Absender	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
				Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:										
				Bedihošt						131				
				Branowitz						139				
				Brodek						125				
				Chropin						135				
				Dürnkrut						167				
				Freiheitsau						171				
				Göding						162				
				Hullein						136				
				Kojetein						137				
				Kostel						150				
				Kremsier						140				
				Kwassitz-Tlumatschau						140				
				Leipnik						136				
				Lundenburg						153				
				Mödritz						129				
				Napagedl						145				
				Nezamislitz						137				
				Prerau						129				
				Prossnitz						134				
				Radwanitz-Prossenitz						133				
				Rohrbach i. M.						134				
				Sokolnitz						133				
				Troppau						177				
				Ung.-Hradisch						147				
				Vschetul						139				
				Wischau						142				
				Wrbatek						125				
				Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:										
				Austerlitz						146				
				Brünn						119				
				Butschowitz						154				
				Grussbach-Schönau						171				
				Hohenstadt						109				
				Kanitz-Eibenschitz						146				
				Kromau						154				
				Littau						118				
				Marchegg trans.						172				
				Mislitz						166				
				Müglitz						110				
				Olmütz						111				
				Raitz						110				
				Schlapanitz						136				
				Schwarzbach						110				
				Segen-Gottes						119				
				Tischnowitz						151				
				Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)						147				
				Ung.-Ostra						160				
				Wikosch-Keltschan						167				
				Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:										
				Gross-Wisternitz						123				
				Mähr.-Neustadt						122				
				Prossnitz						134				
				Troppau						177				
				Čellechowitz						145				
				Drahanowitz						139				
				Olmütz-Hodolein						119				
				Olmütz Stadt						120				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3906	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Schlempekohle	Strzebowitz	Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 190		Im Kartierungswege		
					Kolin (St.E.G.)					149				
					Lieben (Oe.N.W.B. oder St E.G.)					161				
3907			Schmieröle, mineralische, in Fässern, der Pos. 0—4—c) der Güterklassifikation	Wien S.B. (Matzleinsdorf) loko	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen				96 Heller				
3908			Spiritus, roh	Krupa	a) Nussdorf oder Wien II (K.F.J.B.) b) Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. 2. Die betreffenden Sendungen müssen an eine Spiritus-Raffinerie adressiert sein. 3. Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller ad a) 198, b) 208	Verschieden			
				Lužna-Lischan						a) 195, b) 205				
				Rakonitz (B.E.B.)						a) 180, b) 190				
				Renč						a) 195, b) 205				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3909	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wollgarne aller Art	Fischamend via Götzendorf oder umgekehrt	Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe in jedem Quantum als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	226 Heller	201 Heller	25 Heller	Im Kartierungswege		
3910	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohe, unappretierte Wollstoffe und Halbwollstoffe	Fischamend via Götzendorf	Brünn (K.F.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen unverpackt oder bloss in Papier derart eingeschlagen sein, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	226 Heller	201 Heller	25 Heller	Im Kartierungswege		
3911	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Zakolan (B.E.B.) Blisowa (k.k.St.B.) Ouřinowes (k.k.St.B.)	Prag (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die betreffenden Sendungen müssen zum Baue der neuen Kanalisierungsanlagen in Prag bestimmt und an die Gemeinde Prag adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 22 48 18					

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3912	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Position Z—8/a der Güterklassifikation	Jiřitz B.N.L.	Prag B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung a) für Mengen unter 5000 kg, b) für mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. c) für mindestens 10.000 kg } Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Bei Anwendung der Frachtsätze sub c) obliegt das Auf- und Abladen den Parteien	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	a) 44 Heller b) 44 " c) 38 "				
3913				a) Čakovic B.N.B. b) Jiřitz B.N.L. c) Neratovic B.N.B.		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokaltarife	Heller a) b) c)	Heller a) b) c)	Heller a) b) c)	Im Kartierungswege		*) Es bestehen für diesen Artikel keine direkten Frachtsätze
					Floridsdorf K.F.N.B.				*) *) *)	174 181 174	— — —			
					Floridsdorf-Jedlesee Oe.N.W.B.				193 *) 193	174 181 174	19 — 19			
					Korneuburg Oe.N.W.B.				185 *) 185	174 181 174	11 — 11			
					Korneuburg-Donaulände Oe.N.W.B.				185 192 185	166 173 166	19 19 19			
					Nussdorf k.k.St.B.				193 200 193	174 181 174	19 19 19			
					Stadlau St.E.G.				*) *) *)	174 181 174	— — —			
					Wien-Donaukaibahnhof k.k.St.B.				201 *) 201	182 189 182	19 — 19			
					Wien-Freilager Am Schüttel k.k St.B.				198 *) 198	179 186 179	19 — 19			
					Wien-Lagerhaus k.k.St.B.				193 *) 193	179 186 179	14 — 14			
					Wien II K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.				193 200 193	174 181 174	19 19 19			
3914		k. k. österr. Staatsbahnen		Prag St.B.	Wien II K.F.J.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Verschieden	Heller 177				
					Wien-Lagerhaus					182				
					Wien-Praterkai					182				
					Wien-Donaukaibahnhof					185				
					Wien-Freilager am Schüttel					182				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3915	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Canditen und Chocolade	Budweis	Sigmundsherberg transit	Aufgabe als Frachtgut: a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach Stationen im Zollauslande aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	a) 159 b) 130	a) 135 b) 104	a) 24 b) 26	Im Kartierungswege		
					Wien St.E.G. transit			Kartierungssätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. Juli 1903	a) 272 b) 217	a) 230 b) 176	a) 42 b) 41			
					Wien K.F.N.B. transit			Kartierungssätze mit Wien Nordbahnhof transit vom 15. Juli 1903	a) 272 b) 217	a) 230 b) 176	a) 42 b) 41			
3916	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art etc. der Pos. E—5 und E—6, lit. c) und d), der Güterklassifikation	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Wien K.F.N.B. transit und Wien St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen, auch wenn diese Quantität mit mehreren, in maximo jedoch mit 5 Frachtbriefen an verschiedene Empfänger aufgegeben und in einem Wagen verladen wird. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II — Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	206 Heller	191 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3917	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzleisten, vergoldet oder bronziert	Haida (B.N.B.)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	514 Heller	439 Heller	75 Heller	Im Kartierungswege		
3918			Mineralwasser			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. *) Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen Stationen und darüber hinaus		Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	Heller	Heller	Heller			
				Eger	Nussdorf transit*)				250	194	56			
				Marienbad					239	186	53			
3919			Mineralwasser	Franzensbad B.E.B.	Wien St.E.G. transit Wien K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen		Tarif, Teil II, Heft 1, des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Bestehen keine direkten Frachtsätze	216 Heller				
								Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller			
				Bilin A.T.E., k.k.St.B.	Wien St.E.G. transit Wien K.F.N.B. transit				270	211	59			
				Hauenstein-Warta					302	245	57			
				Karlsbad B.E.B., C.B., K.J.					300	250	50			
				Wickwitz					306	249	57			
				Teplitz					265	227	38			
				Teplitz	Wien Oe.N.W.B. transit				265	227	38			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3920	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Packpapier aus Pos. P—1 lit. a, der Güterklassifikation	Freiung i. B.	Wien St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Wiener Ueberfuhrtarif vom 1. Juli 1903	Heller 249	Heller 164	Heller 85	Im Kartierungswege		
					Wien K.F.N.B. transit				249	164	85			
3921			Papier der Pos. P—1, lit. a, der Güterklassifikation	Zartlesdorf	Wien St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Kartierungssätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. Juli 1903	Heller 167	Heller 127	Heller 40			
					Wien K.F.N.B. transit			Kartierungssätze mit Wien Nordbahnhof transit vom 15. Juli 1903	167	127	40			
3922			I. Backsteine und Ziegel aus feuerfestem Thon oder aus Chamotte; II. Mörtel der Pos. M—27 der Güterklassifikation	Kosten	Wien St.E.G. transit; Wien K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen, herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande, und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen		ad I. Oesterr. Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, bezw. Kartierungssätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. Juli 1903, Kartierungssätze mit Wien-Nordbahnhof transit vom 15. Juli 1903, Lokaltarife und Wiener Ueberfuhrtarif vom 1. Juli 1903; ad II. Kartierungssätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. Juli 1903, Kartierungssätze mit Wien-Nordbahnhof transit vom 15. Juli 1903, Lokaltarife und Wiener Ueberfuhrtarif vom 1. Juli 1903	Heller ad I / ad II: 134 / 121	Heller ad I / ad II: 116 / 115	Heller ad I / ad II: 18 / 6			
				Obernitz					139 / 116	112 / 111	27 / 5			
				Ober-Břis					119 / 100	97 / 96	22 / 4			
				Dobrzan, Hlubočep, Nürschan, Radotin, Třemoschna					117 / 99	96 / 95	21 / 4			
				Nusle-Vršovic, Smichow					115 / 97	94 / 93	21 / 4			
				Zliw					90 / 78	76 / 75	14 / 3			
				Komotau B.E.B.					146 / 123	118 / 117	28 / 6			
				Rakonitz					128 / 107	103 / 102	25 / 5			
				Lužna-Lischan					138 / 119	115 / 114	23 / 5			
				Tschernowitz					158 / 134	129 / 128	29 / 6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3923	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterklassifikation	Aussig Oe.N.W.B. Schönpriesen	Korneuburg	Nur gültig für Sendungen, welche per Donau weitergehen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufgabe als Frachtgut. Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller 162 168	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Aussig St.E.G. Schönpriesen Nestomitz (Zuckerfabrik)	Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit					170				
				Aussig Oe N.W.B. Schönpriesen	Wien Oe.N.W.B. transit	Nur gültig für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen Stationen.				170				
				Aussig St.E.G. Schönpriesen Nestomitz (Zuckerfabrik)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. transit					170				
3924			Eil- und Frachtgüter	Warnsdorf B.N.B.	Chlumetz, Iglau, Kolin, Königgrätz, Korneuburg, Pardubitz, Tinischt, Wichstadtl-Lichtenau, Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Wildenschwert, Brünn, Olmütz, Stadlau und Floridsdorf	Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Tarif, Teil I, Abteilung B			Nachlass der tarifmässigen Aufnahmsbescheinigungsgebühr und Aufnahmsstempelgebühr	Im Rückvergütungswege	Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate, spätestens drei Monate nach erfolgter Beförderung des Gutes vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3925	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter der Klassen II, A, B und C und des Spezialtarifes 2	Adamsthal	Königgrätz oder umgekehrt	Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Ueberfuhr der Sendungen vom Bahnhofe in Königgrätz, resp. Adamsthal in eine Maschinenfabrik daselbst bahnämtlich bestätigt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife			10 Prozent von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger und Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
3926	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	(see text below)											

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, wird für **Güter der Klassen I und II,** welche

a) über die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [St.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Ausnahme der Sendungen von Olmütz (St.B.) loko und Olmütz (St.E.G.) loko mit direkten Frachtbriefen nach Olmütz (K.F.N.B.) zur Beförderung gelangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn weiter aufgegeben werden;

b) über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür in Olmütz (K.F.N.B.) anlangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [St.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie darüber hinaus mit Ausnahme von Olmütz (St.B.) loko und Olmütz (St.E.G.) loko zur Neuaufgabe gebracht werden, hinsichtlich der Ueberführung von Olmütz (St.B.) transit oder Olmütz (St.E.G.) transit nach Olmütz (K.F.N.B.) loko und vice versa, sofern die tarifmässige Minimalgebühr von 40 Heller pro Sendung zur Einhebung gelangte, im **Rückvergütungswege** die Frachtberechnung für das tarifmässige Rechnungsgewicht zugestanden.

Die Rückvergütung der Differenzfracht wird im Falle

a) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nach Olmütz (K.F.N.B.) und im Falle

b) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe ab Olmütz (K.F.N.B.) geleistet.

Diese Frachtbriefe müssen die Bestätigung der Station Olmütz (K.F.N.B.) darüber enthalten, dass die Sendungen unter Bahnaufsicht gestanden sind.

Die Bestätigung ist stets sogleich, und zwar im Falle

a) bei der Weitersendung als Sammelgut, und im Falle

b) bei der Weitersendung als Stückgut einzuholen.

Die Weitersendung hat stets binnen drei Tagen nach erfolgter Ankunft der Güter in Olmütz (K.F.N.B.) zu erfolgen. Der Rückvergütungsanspruch muss spätestens zwei Monate nach der Weitersendung gestellt werden, widrigenfalls derselbe als erloschen zu betrachten ist.

Die vorgelegten Frachtbriefe werden nach geleisteter Rückvergütung **nicht** wieder zurückgestellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3927	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Eisenwaren, auch Maschinenteile der Tarifpos. E—5 und E—6 lit. c und d der Güterklassifikation	Brünn (St.E.G.) und Schimitz (St.E.G.)	Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für die Maschinenanlage der nächst der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu errichtenden Zentralen der städtischen Elektrizitätswerke bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	53 Heller *)		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf das Zentral-Gaswerk oder die städtischen Elektrizitätswerke als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1905, widrigenfalls jeder Anspruch auf Vergütung erlischt	*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von K 12 pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu den städtischen Elektrizitätswerken in Anrechnung
3928		beteiligten Verwaltungen	Flachs (roh), ungebrecht	sämtlichen in Böhmen und Mähren gelegenen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bodisch, Matha-Mohren, Trübenwasser, Trautenau und Wekelsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarife der beteiligten Eisenbahnen	ad a) Klasse A ad b) Klasse C		ad a) und b) Zehn Prozent		Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	
3929			Kalk, gebrannt	Nikolsburg via Grussbach-Schönau	Znaim (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz		5 Heller		Frachtbrief Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1905	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3930	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Langholz	Deutsch-Liebau via Hohenstadt	Bubna (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Langholztransporte gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in Bubna dem Wasserwege mit der Bestimmung nach Deutschland übergeben werden, und ist hierüber der Nachweis durch Beibringung der Zollbollette für das Floss zu liefern	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis **Ende Dezember 1904**	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. Ausnahmetarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für Holz		**90 Heller**			**Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1905 vorzulegen sind**	
3931		beteiligten Verwaltungen	Canditen und Chocolade	Budweis	Wien-Donaukai-bahnhof	Aufgabe als Frachtgut: a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien-Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof oder Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarif	**Heller** a) 273 b) 213	**Heller** a) 230 b) 172	**Heller** a) 43 b) 41	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmescheine) über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion Wien längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	
					Wien-Praterkai				a) 269 b) 213	a) 227 b) 172	a) 42 b) 41			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3932	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Gaya St.E.G.	**Stationen d. Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.**	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Nachweisung des Bezuges eines Quantums von Weizen, Korn, Hirse und Erbsen, welches mindestens 30 Prozent des zur Versendung gebrachten Quantums der begünstigten Artikel entspricht	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Teil II, Heft 5, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate über die zur Versendung gebrachten begünstigten Artikel, sowie der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den mittels Eisenbahn in der Station Gaya erfolgten Bezug von Weizen, Korn, Hirse und Erbsen. Diese Frachtdokumente sind spätestens Ende März 1905 bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einzureichen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt.	
					Adlerkosteletz				155	111	44			
					Alt-Bunzlau				196	155	41			
					Alt-Paka				221	158	63			
					Arnau				215	165	50			
					Böhm.-Skalitz				174	130	44			
					Časlau				180	127	53			
					Častolowitz				155	112	43			
					Čelakowitz				179	154	25			
					Chlumetz				179	129	50			
					Chotěboř				173	112	61			
					Chrast				154	123	31			
					Chrudim				154	119	35			
					Chwala-Potschernitz				179	159	20			
					Deutschbrod				171	106	65			
					Dobřenitz-Syrowatka				176	123	53			
					Dobrowitz				201	153	48			
					Eisenbrod				222	158	64			
					Friedland i. B.				266	202	64			
					Gabel				135	111	24			
					Geiersberg				135	104	31			
					Golč-Jenikau				180	123	57			
					Gross-Wosek				179	138	41			
					Hlinsko				173	121	52			
					Hohenelbe				224	174	50			
					Jičin				217	166	51			
					Josefstadt-Jaroměř				174	125	49			
					Jungbunzlau				204	154	50			
					Königgrätz				169	123	46			
					Königinhof				197	147	50			
					Kuttenberg (Stadtbhf.)				191	139	52			
					Leitmeritz				223	178	45			
					Liebau				204	161	43			
					Liebenau				244	174	70			
					Liebenthal				135	101	34			
					Liebstadtl				222	158	64			
					Lissa				179	151	28			
					Melnik				215	165	50			
					Mittelwalde				135	118	17			
					Mstětitz				179	157	22			
					Neubydžow				195	140	55			
					Neu-Paka				222	164	58			
					Opatowitz				173	123	50			
					Parschnitz				195	145	50			
					Poděbrad				188	142	46			
					Polepp				223	175	48			
					Polna-Stecken				159	104	55			
					Pottenstein				155	111	44			
					Raspenau				264	200	64			
					Reichenau bei Gablonz				252	174	78			
					Reichenberg				257	174	83			
					Roth-Kosteletz				176	136	40			
					Schreckenstein				223	188	35			
					Schwadowitz-Eipel				184	140	44			
					Sedletz-Kuttenberg				183	131	52			
					Senftenberg				149	110	39			
					Skutsch				173	128	45			
					Smidar				200	145	55			
					Smiřitz				174	124	50			
					Starkenbach-Martinitz				221	171	50			
					Swětla				179	118	61			
					Tannwald-Schumburg				242	178	64			
					Trautenau				199	149	50			
					Turnau				222	159	63			
					Wegstädtl				223	170	53			
					Weigsdorf				268	202	66			
					Wichstadtl-Lichtenau				120	113	7			
					Wlkawa				195	150	45			
					Wysočan				179	161	18			
					Ždiretz-Kreuzberg				173	116	57			
					Žiželitz				179	131	48			
					Stationen d. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz			Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze					
					Humpoletz					136	—			
					Stationen d. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal									
					Bad Schlag					199	—			
					Gablonz a. d. N.					191	—			
					Maffersdorf					188	—			
					Maffersdorf Fabrik					186	—			
					Morchenstern					194	—			
					Unter-Morchenstern					189	—			
					Stationen d. Lokalbahn Reichenau a. K.-Sollnitz									
					Reichenau a. Kn.					128	—			
					Sollnitz					136	—			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3933	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation	Königshof	Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien oder Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	89 Heller	79 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach Wien-Praterkai und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	
3934			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art etc. der Pos. E—5 und E—6 lit. c und d der Güterklassifikation	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Wien-Donaukai-bahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen, auch wenn diese Quantität mit mehreren, in maximo jedoch mit 5 Frachtbriefen an verschiedene Empfänger aufgegeben und in einem Wagen verladen wird. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai oder Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage gelangen		Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 202	Heller 188	Heller 14		Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	
					Wien-Praterkai				194	188	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3935	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Glas der Pos. G—11 der Güterklassifikation		Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904		Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach dem genannten Donauumschlagplatze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nach Ungarn nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	
				Helenenschacht-Station				Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	194	175	19			
				Příbram					158	139	19			
				Staab					172	139	33			
				Stankau					171	139	32			
				Stupno-Břas					168	139	29			
				Taus					175	139	36			
				Třemoschna					168	139	29			
				Zieditz B.E.B.				Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	189	168	21			
3936			Holzleisten, vergoldet oder bronziert	Haida (B.N.B.)		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.		Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Heller	Heller	Heller		Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmsscheine) über den Versand nach einem der beiden genannten Donauumschlagplätze und den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	
					Wien Donaukaibahnhof*)				522	439	83			
					Wien Praterkai*)				531	436	95			

*) Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien Donaukaibahnhof oder Wien Praterkai zum Umschlage gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3937	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Krystallisierte Soda, Glaubersalz, Chlorkalk, Salzsäure, Salpetersäure und Schwefelsäure	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.), Schreckenstein	Wien D.U.B. der Kaiser Ferdinands Nordbahn transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die in Rubrik 10 angeführten Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche per Schiff nach ungarischen Stationen weiterbefördert werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Besteht kein direkter Frachtsatz	Heller 142		Im Rückvergütungswege	Die auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate nebst einem Nachweis, dass die Sendungen von dem betreffenden Donau-Umschlagsplatze per Schiff nach ungarischen Stationen weiterbefördert wurden. Die Vorlage der Dokumente ist vom Absender an die Direktion der betreffenden Aufgabsbahn, rücksichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen jedoch an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken, und müssen die bezüglichen Dokumente bei der Direktion der betreffenden Aufgabsbahn, bezw. bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen	
					Wien Donaukaibahnhof transit				Heller 216	Heller 146	Heller 70			
				Aussig (Oe.N.W.B.), Schreckenstein	Kornenburg (Donaulände) transit				200	130	70			
3938			Mineralwasser					Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller		Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach einem der beiden Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente. Die Vorlage ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken, und müssen die bezüglichen Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen	
				Bilin A.T.E., k.k.St.B.	Wien Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien-Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien Donaukaibahnhof oder Wien Praterkai zum Umschlage gelangen			266	208	58			
				Hauenstein-Warta					298	242	56			
				Karlsbad B.E.B., K.B., K.J.					296	247	49			
				Wickwitz					302	246	56			
				Teplitz					269	224	45			
				Bilin A.T.E., k.k.St.B.	Wien Praterkai				258	208	50			
				Hauenstein-Warta					290	242	48			
				Karlsbad B.E.B., K.B., K.J.					288	247	41			
				Wickwitz					294	246	48			
				Teplitz					265	224	41			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3939	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Eger	Wien Praterkai, Wien Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn oder darüber hinaus bestimmt sein und in Wien Praterkai oder Wien Donaukaibahnhof zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	Heller 258	Heller 202	Heller 56	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand bis zu einem der beiden genannten Umschlagsplätze, sowie der den Weiterversand per Wasser ab einem dieser Umschlagsplätze nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	
				Marienbad					247	194	53			
3940				Franzensbad B.E.B.	Wien Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien-Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien Donaukaibahnhof oder Wien Praterkai zum Umschlage gelangen		Tarif, Teil II, Heft 1, des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Heller 265	Heller 213	Heller 52		Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach einem der beiden Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente. Die Vorlage ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken, und müssen die bezüglichen Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen	
					Wien Praterkai				257	213	44			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3941	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Teplitz (A.T.E.)	Korneuburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien-Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Korneuburg zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1899	257 Heller	218 Heller	39 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach Korneuburg und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente. Die Vorlage ist vom Absender an die Direktion der Oesterr. Nordwestbahn in Wien bis längstens Ende März 1905 zu bewirken	
3942			Packpapier aus Pos. P—1 lit. a) der Güterklassifikation	Freiung i. B.	Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen		Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	243 Heller	153 Heller	90 Heller		Die Rückvergütung erfolgt gegen gleichzeitige Vorlage der bezüglichen Frachtbrief-Duplikate und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente und ist die Vorlage vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken. Die bezüglichen Dokumente müssen bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3943	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—1 lit. a) der Güterklassifikation	Zartlesdorf	Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	166 Heller	116 Heller	50 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach dem angeführten Donauumschlagsplatze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente. Die Vorlage dieser Dokumente ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken und müssen die bezüglichen Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen	
3944			Papier der Pos. P—1 lit. a) und Pappe der Pos. P—3 lit. b) der Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien oder Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen			Heller	Heller	Heller		Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach Wien-Praterkai und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	
				Budweis					143	116	27			
				Pilsen					208	181	27			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
3945	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	I. Backsteine und Ziegel aus feuerfestem Thon oder aus Chamotte; II. Mörtel der Pos. M—27 der Güterklassifikation	Dobrzan	Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai, bezw. in Wien Donaukaibahnhof zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A und Wiener Ueberfuhrtarif vom 1. Juli 1903	ad I 108 II 90	88	20 2	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen	
				Kosten					I 134 II 111	108	26 3			
				Obernitz					I 128 II 106	104	24 2			
				Nürschan					I 108 II 90	88	20 2			
				Ober-Břis					I 108 II 90	89	19 1			
				Radotin					I 108 II 90	88	20 2			
				Třemoschna					I 108 II 90	88	20 2			
				Hlubočep					I 106 II 89	88	18 1			
				Smichow					I 106 II 89	86	20 3			
				Nusle-Vršovic					I 101 II 87	86	18 1			
				Zliv					I 79 II 68	68	11 —			
				Komotau B.E.B.				Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A und Wiener Ueberfuhrtarif vom 1. Juli 1903	I 136 II 114	110	26 4			
				Rakonitz					I 116 II 97	95	21 2			
				Lužna-Lischan					I — II —	107	— —			
				Tschernowitz					I — II —	121	— —			
				Dobrzan	Wien-Donaukaibahnhof			Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A und Wiener Ueberfuhrtarif vom 1. Juli 1903	I 114 II 97	89	25 8			
				Kosten					I 142 II 119	109	33 10			
				Obernitz					I 136 II 114	105	31 9			
				Nürschan					I 114 II 97	89	25 8			
				Ober-Břis					I 116 II 98	90	26 8			
				Radotin					I 114 II 97	89	25 8			
				Třemoschna					I 111 II 97	89	25 8			
				Hlubočep					I 114 II 97	89	25 8			
				Smichow					I 112 II 95	87	25 8			
				Nusle-Vršovic					I 112 II 95	87	25 8			
				Zliv					I 87 II 76	69	18 7			
				Komotau B.E.B.				Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A und Wiener Ueberfuhrtarif vom 1. Juli 1903	I 142 II 122	111	31 11			
				Rakonitz					I 124 II 105	96	28 9			
				Lužna-Lischan					I — II —	108	— —			
				Tschernowitz					I — II —	122	— —			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3916	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Wien (Oe.N.W.B.)	Oe.N.W.B.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 650 Tonnen.** Jede kontrahierende Firma hat zur Sicherstellung **eine Kaution von 14 000 Kronen (vierzehntausend Kronen)** in barem oder in pupillarsicheren Wertpapieren, zum Börsenkurse berechnet, zu erlegen, welche zurückerstattet wird, wenn der Nachweis erbracht ist, dass bis Ende Dezember 1904 **650 Tonnen** Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden sind; im entgegengesetzten Falle wird die Kaution zur Deckung der Differenz zwischen den bewilligten und offiziellen Frachtsätzen für das wirklich verfrachtete Quantum benützt. Mit diesem Zugeständnis ist ferner die Bewilligung verbunden, die Eilgüter in Wien Oe.N.W.B. ausnahmsweise auch in der Zeit von 6 bis 7 Uhr abends zur Aufgabe zu bringen. Der Nachweis, dass das Minimalquantum Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden ist, hat durch Vorlage der auf die kontrahierende Firma als Absenderin, bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufnahmescheine oder bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate zu erfolgen, und sind diese Dokumente längstens bis 1. Februar 1905 einzusenden	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Für das bahnämtliche Abwiegen der Eilgüter bei der Aufgabe der Sendungen wird ein Wägegeld nicht erhoben.
					Aussig					748				
					Časlau					504				
					Chrudim					534				
					Deutschbrod					408				
					Iglau					360				
					Kolin					580				
					Leitmeritz					678				
					Neubydžow					616				
					Pardubitz					612				
					Sedletz-Kuttenberg					532				
					Skutsch					500				
					Startsch-Trebitsch					294				
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	St.E.G.									
					Aussig					748				
					Kolin					580				
					Pardubitz					612				
				Wien (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Trebitsch (St.E.G.)					304				
					Znaim (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					256				
				Wien (K.F.N.B., K.F.J.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Teplitz (A.T.E.)					748				
					B.N.B.									
					Böhm.-Kamnitz					798				
					Böhm.-Leipa					728				
					Haida					752				
					Münchengrätz					648				
					Nixdorf					870				
					Rumburg					824				
					Schluckenau					846				
					Schönau					864				
					Schönlinde					812				
					Warnsdorf					824				
					Zwickau i. B.					786				
					Jungbunzlau*) (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)					600				
				Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.									
					Adlerkosteletz					549				
					Arnau					690				
					Jičin					670				
					Josefstadt-Jaroměř					600				
					Königgrätz					564				
					Königinhof					628				
					Reichenberg					720				
					Trautenau					664				
					E.R.G.T.G.									
					Gablonz a. N.					754				
					Gablonz-Brandl					750				
					Morchenstern					774				
				Brünn (St.E.G.)	Reichenberg (S.N.D.V.B.)					600				
				oder umgekehrt										

*) Die Frachtsätze für Jungbunzlau **(B.N.B.)** gelten nur im Verkehre mit Wien **(K.F.J.B.)** und die für Jungbunzlau **(Oe.N.W.B.)** nur im Verkehre mit Wien **(K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.) oder umgekehrt**

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 Die Publikation erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6 Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3947	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zündhölzchen	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Bärn-Andersdorf, Barzdorf, Freiung im Böhmerwald, Goldenkron, Hořowitz, Kleinmünchen, Linz, Saar in Mähren, Salzburg, Schärding, Schüttenhofen, Stankau, Triesch, Troppau St.B., Waidhofen a. d. Ybbs trs., Winterberg. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Krasna, Prossnitz K.F.N.B., Troppau, Saybusch-Żywiec. Station der Oesterr. Nordwestbahn: Iglau. Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Müglitz	Landesgrenze bei Broczkó trs., *) Marchegg trs., Bruck a. L. trs., Oderberg trs., Sudoměřic-Landesgrenze trs., Teschen trs., Vlarapass trs., Wien K.F.N.B. trs. und Wien St.E.G. trs.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen, herzegowinischen Stationen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Seitens der Absender ist die Station, bis zu welcher das vorliegende Zugeständnis Anwendung finden soll, im Frachtbriefe vorzuschreiben	vom 1. Jänner **1904** bis auf **Widerruf**, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Klasse I	Rücksichtlich der laut Spalte 5 begünstigten Strecken der am Zugeständnisse beteiligten österr. Privatbahnen **Klasse II** der bezüglichen Lokaltarife. Rücksichtlich des Durchlaufes auf den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A, und den im Wiener Ueberfuhrtarife vom 1. Juli 1903 enthaltenen Linien, dann auf den im Hefte 3 genannten Lokalbahnen Budweis-Salnau, Deutschbrod-Saar und Strakonitz-Winterberg-Wallern nach den in Betracht kommenden Uebergangsstationen der k. k. österr. Staatsbahnen **Klasse II** des Tarifes der betreffenden Bahnlinien	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Graz St.B. / Graz S.B. trs.	Fehring-Landesgrenze trs.									

*) Nur gültig für Sendungen von Barzdorf, Bärn-Andersdorf und Troppau der k. k. österr. Staatsbahnen, Krasna, Prossnitz K.F.N.B. und Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Müglitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den Stationen der Ungarischen Nordwest-Lokaleisenbahn, den Stationen der Strecken der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen Nagy-Szombat—Szered—Lipótvár, sowie den nördlich von Úzbégh gelegenen ungarischen Stationen, ferner für Sendungen von der Station Saybusch-Żywiec der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Strecke der Ungarischen Nordwest-Lokaleisenbahn ab Broczkó bis Nagy-Szombat exkl.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
3948	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zündhölzchen	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Freiung i. Böhmerwald, Goldenkron, Hořowitz, Kleinmünchen, Linz, Salzburg, Schärding, Schüttenhofen, Stankau, Triesch, Waidhofen a. d. Ybbs transit, Winterberg; Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Krasna, Prossnitz K.F.N.B., Troppau, Saybusch-Żywiec; Station der Oesterr. Nordwestbahn: Iglau; Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Müglitz	Korneuburg (Donauumschlag), Wien (Donauuferbahnhof), Wien Donaukaibahnhof, Wien Praterkai	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Herzegowina bestimmt sein und in einem der genannten Donau-Umschlagsplätze zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Klasse I	Rücksichtlich der laut Spalte 5 begünstigten Strecken der am Zugeständnisse beteiligten österreichischen Privatbahnen Klasse II der bezüglichen Lokaltarife. Rücksichtlich des Durchlaufes auf den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A, und den im Wiener Ueberfuhrtarife vom 1. Juli 1903 enthaltenen Linien, sowie auf den im Hefte 3 genannten Lokalbahnen Budweis-Salnau und Strakonitz-Winterberg-Wallern Klasse II des Tarifes der betreffenden Bahnlinien mit Ausnahme der Stationsverbindungen, für welche Frachtsätze nachstehend verlautbart sind	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmsscheine) über den Versand nach einem der genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente. Die Vorlage ist vom Absender an die Direktion der betreffenden Aufgabsbahn, rücksichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen jedoch an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken und müssen die bezüglichen Dokumente bei der Direktion der betreffenden Aufgabsbahn, bezw. bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien längstens bis Ende März 1905 erliegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3949	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zündhölzchen	Triesch	Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Sendungen a) unter 5000 kg b) von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der in den übrigen Rubriken enthaltenen einschlägigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	a) 377 b) 302	a) 299 b) 238	a) 78 b) 64	Im Kartierungswege		
					Wien-Donaukaibhf.				a) 396 b) 310	a) 304 b) 240	a) 92 b) 70			
					Wien-Praterkai				a) 299	a) 249	a) 50		Die Rückvergütung erfolgt gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmsscheine) über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist und müssen die bezüglichen Dokumente bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien längstens bis Ende März 1905 erliegen	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien und der Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Praterkai oder Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage gelangen
					Wien-Donaukaibhf.				a) 304	a) 253	a) 51			
3950			Eilgüter, gewöhnliche	Reichenberg (S.N.D.V.B.) loko	Gablonz a. N.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 50 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokal-, bezw. Verbandstarife	651	474	177	Im Rückvergütungswege	**Auf den Reklamanten als Absender, bezw. Empfänger lautende Aufnahmsscheine oder Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel von seiten der beteiligten Bahnverwaltungen tragen dürfen, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1905**	
					Gablonz-Brandl				650	466	184			
					Prag (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)				599	412	187			
					Olmütz (St.E.G.)				1017	740	277			
					Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)				—	836	—			
					Jägerndorf (k.k.St.B.)				—	800	—			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3951	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) der Klasse A; b) der Pos. G—9, M—4 und 7, O—6 und 7 der Güterklassifikation, ferner gebrauchte Säcke (Tarif-Teil I, Abteilung B, Abschnitt C, Punkt V c)	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Bei „gebrauchten Säcken“: Aufgabe in jedem Gewichte. Bei den „übrigen Gütern der angeführten Tarifpositionen“: Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Wiener Ueberfuhrtarif	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 15, b) 13		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr für die Ueberstellung von der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle bis Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. vice versa, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen
					Nussdorf					a) 11, b) 7				
					Wien-Lagerhaus und Wien-Praterkai					a) 8, b) 6				
					Wien-Donaukai-bahnhof					a) 11, b) 8				
					Klein-Schwechat					a) 17, b) 13				
				oder umgekehrt	Oberlaa					a) 21, b) 17				
			Für bei Aufgabe in jedem Gewichte nach Klasse A tarifierende Artikel	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder umgekehrt	Wien-Donaukaibahnhof oder Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte				13 Heller				
			Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Hütteldorf-Hacking transit oder Penzing	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				18 Heller				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3952	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winaritz (und Libuschiner Schacht)	Weisswasser (i. d. Oberlausitz)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900	Besteht kein direkter Frachtsatz	73·5 Mark für 10 Tonnen		Im Kartierungswege		
3953	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz der Ausnahmetarife A und B des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Niepołomice, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	einer der in den Schnittarifen I, bezw. II, Schnittafel I b, bezw. II b, des in der 8. Rubrik genannten Tarifes enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für die Ausnahmetarife A und B des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes vorgeschriebenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. August 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Laut untenstehender Tabelle		Im Kartierungswege		Zur Ermittlung der Gesamtfrachtsätze sind die Teilfrachtsätze aus den Schnittarifen I, bezw. II, Schnittafel I b, bezw. II b, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes an die korrespondierenden Teilfrachtsätze der untenstehenden Tabelle anzustossen

Schnittarif I. Schnittafel I a.

Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif A a) für 100 kg in Pfennig	Ausnahmetarif A b) für 100 kg in Pfennig
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Niepołomice		
im Verkehre nach Myslowitz	34	33
den übrigen deutschen Stationen	38	36

Schnittarif II. Schnittafel II a.

Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif B a) Abteilung α	Ausnahmetarif B b) Abteilung α	Ausnahmetarif B a) und b) Abteilung β
	für 100 kg in Pfennig		
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:			
Niepołomice			
im Verkehre nach Myslowitz	30	29	31
den übrigen deutschen Stationen	33	31	21

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3954	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Fassdauben aus Buchenholz aus Pos. H—18 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Stationen der Strecke Hadikfalva—Brodina	Hadikfalva transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen ohne Routenvorschrift nach Itzkany transit oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze, oder nach einer im Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	Frachtsätze des Spezialtarifes 2	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Hinsichtlich der für die Stationen, bezw. Haltestellen Berków, Presekareny, Strigoia und Tysowetz bestehenden Verkehrsbeschränkungen siehe Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt B, 3 a, VII a) und b)
				Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen: Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin*)	Hliboka transit									
				Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen: Hatna-Valeputna*)	Hatna transit									
3955	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Fassdauben aus Buchenholz aus Pos. H—18 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen		Oświęcim transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen ohne Routenvorschrift nach einer im Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. August 1900	Verschieden	Verschieden	Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1905 bei jener k. k. Staatsbahn-Direktion erliegen müssen, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist. Diese Nachlässe werden über sämtliche transportberechtigten Routen zugestanden	
				Alt-Sandec							4			
				Bolechów							10			
				Hadikfalva							16			
				Hatna							17			
				Hliboka							16			
				Kolomea							13			
				Komańcza							6			
				Krościenko							6			
				Lawoczne							11			
				Lubieńce							10			
				Łupków							7			
				Neu-Łupków							7			
				Olszanica							6			
				Potutory							11			
				Skole							10			
				Stryj							9			
				Synowódzko wyżne							10			
				Ustrzyki							6			
				Złoczów							10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3956	k. k. österr. Staatsbahnen		Holzmehl aus der Pos. H—27 der Güterklassifikation	Im allgemeinen: Garsten oder Radstadt	den in den Abschnitt A des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1, fallenden Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen auf Entfernungen von 31 km bis 600 km	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. März 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif, bezw. Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, und Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	der Klasse C der Gebührenberechnungstabelle des Heftes 1, Abschnitt A	Laut nachstehender Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Im besonderen: a) Garsten b) Radstadt						Heller a) / b)				
					Bregenz transit				Verschieden	a) 119 b) 88	Verschieden			
					Buchs transit					a) 115 b) 85				
					Lindau transit					a) 119 b) .				
					Passau transit					a) 39 b) 52				
					Salzburg transit					a) . b) 23				
					St. Margrethen transit					a) 120 b) 88				
					Simbach transit					a) 41 b) 37				
					Triest-St. Andrä					a) 117 b) 111				
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Wien K.F.N.B. transit					a) 69 b) 98				
					Wien St.E.G. transit					a) 69 b) 98				
		Lokalbahnen Marienbad-Karlsbad und Karlsbad-Johanngeorgenstadt			Neudek					a) 123 b) .				

Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg
1—10	normal	81—90	31	191—200	58	301—310	83	401—410	103	501—510	123
11—20		91—100	34	201—210	60	311—320	84	411—420	104	511—520	124
21—30		101—110	36	211—220	63	321—330	86	421—430	106	521—530	126
		111—120	39	221—230	65	331—340	89	431—440	109	531—540	129
		121—130	41	231—240	66	341—350	90	441—450	110	541—550	130
31—40	21	131—140	44	241—250	69	351—360	93	451—460	113	551—560	133
41—50	24	141—150	46	251—260	71	361—370	94	461—470	114	561—570	134
51—60	24	151—160	49	261—270	74	371—380	96	471—480	116	571—580	136
61—70	26	161—170	51	271—280	76	381—390	99	481—490	119	581—590	139
71—80	29	171—180	54	281—290	78	391—400	100	491—500	120	591—600	140
		181—190	55	291—300	80						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3957	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Płła- (Bolęcin-) Jaworzno	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmaterial; Steinkohle	Chrzanów	Kąty	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	12	5	7	Im Kartierungswege		
			Bleierz und Zinkerz	Kąty	Chrzanów				12	5	7			
			Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—55, lit. a), der Güterklassifikation						9	5	4			
3958	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	a) Holz der Pos. H—18 b) Holz der Pos. H—19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31 Dezember 1904	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach Canfanaro a)	Canfanaro b)	Dignano a)	Dignano b)	Mitterburg-Pisino a)	Mitterburg-Pisino b)
	Heller für 100 kg					
Gottschee	120	107	117	110	120	104
Grosslack	114	101	113	104	110	98
Grosslaschitz	112	99	113	102	108	96
Grosslupp	102	91	106	94	98	88
Gutenfeld	108	97	111	100	104	94
Hönigstein	116	105	113	107	116	102
Ortenegg	116	103	116	106	112	100
Reifnitz	118	105	117	108	114	102
Rodokendorf	110	99	113	102	106	96
Rudolfswerth	116	107	113	107	120	104
St. Marein-Sap	100	—	104	—	96	—
Sittich	108	97	112	100	104	94
Skofelca	98	—	102	—	94	—
Strascha-Töplitz	120	109	117	111	124	106
Treffen	116	103	113	106	112	100
Weixelburg	106	95	110	98	102	92
Zobelsberg	106	95	110	98	102	92

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller	Heller	Heller			
3959	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Position H—18 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, für die österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Dorna Watra	Hatna transit *)	Aufgabe mit direkten Frachtbriefen als Frachtgut. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und verwendeten Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	99	89 **)	10	Im Kartierungswege		
				Frassin a. M.					51	46	5			
				Gurahumora					45	41	4			
				Illischestie					38	34	4			
				Jacobeni					93	84	9			
				Molit					55	50	5			
				Paltinoasa					42	38	4			
				Pozoritta					74	67	7			
				Sadowa					72	65	7			
				Valeputna					82	74	8			
				Wama					57	51	6			

*) Die Frachtsätze haben nur Gültigkeit für Sendungen, welche ab Hatna über Stanislau hinaus nach dem westlichen Auslande, nach Wien loko oder transito, nach Böhmen, Triest, Tirol, Vorarlberg, Bregenz transito, Buchs transito, St. Margrethen transito, Lindau transito oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze zur Beförderung gelangen.

**) Insoweit nicht für einzelne Relationen oder Artikel der Pos. H—18 bereits niedrigere Frachtsätze bestehen.

Hierdurch werden die in Nr. 145 dieses Blattes, vom 15. Dezember 1903, unter fortl. Nr. 3435 für „Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation“ von Jacobeni und Dorna Watra nach Hatna transit verlautbarten Frachtsätze aufgehoben und ersetzt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3960	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterklassifikation	Wien Staatsbahnhof transit	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif der K.F.N.B. und Wiener Ueberfuhrtarif	Es besteht kein direkter Frachtsatz	10 Heller		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr für die Ueberstellung von der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle bis Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. vice versa, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen
3961			Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, ferner Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien Staatsbahnhof transit					10 Heller				
3962	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Alt-Kladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neu-Kladno, Smečna-Sternberg und Strebichowitz-Winařitz und Libuschiner Schacht	Linz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des neben angeführten direkten Ausnahmetarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. und Lokalbahn Swolenowes-Smečna, vom 1. Jänner 1902	1042	892	150	Im Kartierungswege		Die Kohle muss zu Regiezwecken der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle dieser Transportanstalten adressiert sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3963	Südbahn-Gesellschaft		Altmaterialien	den Materialmagazinen der Südbahn in Wien, Marburg, Bozen-Gries und Budapest S.B.	sämtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Jeder Frachtbrief über eine solche Sendung muss mit einem von dem betreffenden Materialmagazine ausgefertigten Sendscheine belegt sein, in welchem das Materialmagazin die Daten des Frachtbriefes anzuführen und zu bestätigen hat, dass die Sendung tatsächlich aus Altmaterialien besteht	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	bis einschliesslich 76 km 20 Heller pro 100 kg, für je weitere 38 km (angefangene 38 km als voll angenommen) 10 Heller pro 100 kg, plus der auf dem Gebiete der Länder der ungar. Krone entfallenden Steuer	Verschieden	Im Kartierungswege		
3964	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisenwaren und Bleche	Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen zu Regiezwecken der auf der Graz-Köflacher Eisenbahn den Betrieb führenden Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle der letzteren in Graz adressiert sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. August 1902	Verschieden	0·4 Heller pro 100 kg und 1 km auf Grund der bis Graz (G.K.E.) entfallenden kilometrischen Entfernungen	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller inkl. ungar. Steuer		Heller			
3965	Südbahn-Gesellschaft		Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Lepsény	Stationen der Strecke Hetzendorf bis Felixdorf und von St. Egyden bis Payerbach-Reichenau, einschliesslich Laxenburg, dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (Wien, Ebenfurth, Grammat-Neusiedl, Mitterndorf-Mosbrunn, Pottendorf-Landegg und Ober-Eggendorf ausgenommen)	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in Rubrik 5 unter „nach" bezeichneten Stationen mittels Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem mit dieser Station durch Industriegeleise verbundenen Etablissement bezogen werden, oder, sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit direkten, nach einer Station dieser Anschlussbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	171	158	13	Im Kartierungswege		
					Theresienfeld und Wr. Neustadt				171	152	19			
										Heller inkl. ungar. Steuer				
3966	Südbahn-Gesellschaft		Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	a) Lepsény b) Polgardi und Szabad-Batthyán	Ebenfurth	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen in einer der in der Rubrik „nach" bezeichneten Stationen mittels Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem durch Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden, oder, sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit direkten, nach einer Station dieser Anschlussbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	a) 132 b) 153	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Grammat-Neusiedl					a) 133 b) 154				
					Mitterndorf-Mosbrunn					a) 147 b) 168				
					Pottendorf-Landegg					a) 146 b) 167				
					Ober-Eggendorf					a) 146 b) 167				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3967	Südbahn-Gesellschaft		Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Lepsény transit	Brunn (M.E.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 1. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. 2. Nur gültig für Sendungen, welche von oder über Eying (Station der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokalbahn) provenieren. 3. Sendungen müssen in einer der in Rubrik 5 unter „nach“ bezeichneten Stationen mittels Strassenfuhrwerk abgeführt oder über ein mit der Station verbundenes Industriegeleise bezogen werden, oder, sofern die Bestimmungsstation eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit direkten, nach einer Station dieser Anschlussbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif, bezw. Verlautbarung im Verordnungsblatte Nr. 151 ex 1903, fortl. Nr. 3965	158	152	6	Im Kartierungswege		
					Mödling					152	6			
					Guntramsdorf					152	6			
					Gumpoldskirchen					140	18			
					Baden Frachtenbahnhof					132	26			
					Vöslau-Gainfarn					132	26			
					Leobersdorf					136	22			
					Felixdorf					136	22			
					Theresienfeld				152	128	24			
					Wr. Neustadt				152	128	24			
					St. Egyden				158	136	22			
					Neunkirchen					136	22			
					Ternitz					144	14			
					Pottschach					144	14			
					Gloggnitz					152	6			
					Payerbach-Reichenau					152	6			
									Heller inkl. ungar. Steuer		Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	4
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3968	Südbahn-Gesellschaft	Steiermärkischen Landesbahnen	Schotter und Sand	Preding	Stainz	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Schmalspurwagen unter Aufrechthaltung der für die ermässigten Wagenladungsklassen gültigen Tarifbestimmungen. Die Umladung von dem Vollbahnwagen in den Schmalspurwagen in der Station Preding-Wieselsdorf hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	12·8	6·4	50% 6·4	Im Kartierungswege		
3969			Kohle	Gonobitz	Pöltschach trs.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro zur Verwendung kommenden Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen			16	12	4			
3970			Holz			Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Schmalspurwagen, bezw. 10.000 kg pro Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Sendungen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen			16	12	4			
3971			Föhren-, Fichten-, Lärchen- und Tannenzapfen						24	16	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3972	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen, soweit solche in Hinsicht auf die Verkehrsleitung in Betracht kommen	Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in der umstehenden Tabelle genannten Stationen		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. — Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Siehe umstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. — Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. — Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	

*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern des Niederösterreichischen Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch den genannten Verband zu erfolgen hat

Von	Nach: Stationen der Strecken a) Atzgersdorf-Mauer bis Gumpoldskirchen einschl. Laxenburg und Inzersdorf bis Wampersdorf	b) Baden-Frbhf. bis Theresienfeld, dann nach den Stationen Pottendorf-Landegg, Ober-Eggendorf u. Unter-Waltersdorf	c) Wr. Neustadt S.B.	d) Stationen der Strecke St. Egyden bis Payerbach-Reichenau
	Heller pro 100 kg inkl. ungar. Steuer			
Tétény	141	137	137	151
Tárnok	149	145	145	159
Martonvásár	158	154	154	168
Nyék	166	162	162	176
Velencze	166	162	162	176
Dinnyés	171	157	157	171
Székesfehérvár	150	136	136	150
Moha	168	157	157	171
Bodajk	166	158	158	172
Moór	161	153	153	167
Kisbér	146	138	138	152
Nagy-Igmánd	130	121	121	135
Szabad-Batthyán	166	152	150	164
Polgárdi	166	152	145	159
Lepsény	145	131	131	145
Siófok	145	141	131	145
Szántód	145	139	128	142
Szemes	140	134	128	139
Boglár	136	129	124	134
Fonyod-fürdötelep	133	129	121	131
Máriatelep	130	129	121	131
Balaton-Szt. György	128	121	115	126
Komárváros	123	117	109	121
Nagy-Kanizsa	97	97	97	111
Mura-Keresztúr	118	113	106	118
Kotor-Alsó-Domboru	118	115	109	121
Mura-Király	124	121	119	121
Kis-Szabadka	124	121	119	121
Csáktornya	130	124	119	125
Légrád	123	117	109	121
Zákány	123	120	113	125
Gola	127	123	113	125
Berzencze	129	123	117	128
Vizvár	131	129	124	128
Babócsa	136	129	124	133
Barcs	139	135	130	139
Gelse	97	97	97	107
Szt. Mihály-Pacsa	97	97	97	104
Zala-Szt. Iván	97	*) 97	94	93
Györvár	92	92	92	92
Oszkó	92	92	87	92
Vasvár	92	*) 92	87	87
Molnári	92	87	82	87
Dömötöri	92	*) 87	77	87
Szombathely	*) 92	*) 82	—	82
Sziszek	173	173	173	*) 81
				173

*) Nur gültig, soweit nicht ohnehin billigere Kartierungssätze bestehen.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3973	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzschachteln aus der Position K—17 des Tarifes, Teil I	Mittelwalde (Oe.N.W.B.)	Trient (Trento) (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	Es besteht kein direkter Frachtsatz	Heller 486		Im Kartierungswege		
				Wichstadtl-Lichtenau (Oe.N.W.B.)						503				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3974	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen, soweit solche in Hinsicht auf die Verkehrsleitung in Betracht kommen	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in der umstehenden Tabelle genannten Stationen		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens je 2000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach einer der in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. — Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschieden	Siehe umstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. — Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. — Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet**	

Von	Nach Wien Matzleinsdorf	Nach Ebenfurth
	Heller pro 100 kg inkl. ungar. Steuer	
Tétény	—	137
Tárnok	—	145
Martonvásár	—	144
Nyék	—	150
Velencze	—	150
Dinnyés	—	142
Székesfehérvár	—	122
Moha	—	143
Bodajk	—	151
Moór	—	157
Kisbér	—	146
Nagy Igmánd	—	129
Szabad-Batthyán	—	138
Polgárdi	—	138
Lepsény	—	117
Siófok	—	137
Szántód	145	134
Szemes	145	129
Boglar	140	129
Fonyód-Fürdötelep	137	127
Máriatelep	134	124
Balalon-Szt. György	132*)	121
Komárváros	123	111
Nagy-Kanizsa	97	97
Mura-Keresztur	118	114
Kotor-Alsó-Domboru	118	115
Mura-Király	127	116
Kis-Szabadka	127	120
Csáktornya	130	121
Légrád	123	111
Zákány	126	115
Gola	130	120
Berzencze	130	123
Vizvár	135	125
Babócsa	139	129
Barcs	139*)	129
Gelse	97	97 †)
Szt. Mihály-Pacsa	97	97 †)
Zala-Szt. Iván	97	83 †)
Györvár	97	77 †)
Oszkó	93	77 †)
Vasvár	93	77 †)
Molnári	93	77 †)
Dömötöri	—	77 †)
Sziszek	173	173

*) Auch gültig für Wien St.E.G.

†) Der mit Rücksicht auf diesen Frachtsatz entfallende Nachlass wird auch für Sendungen nach Ebenfurth-Mühle, welche auf Grund des Tarifes für den Westungar.-Niederösterr. Eisenbahnverband, soweit in demselben direkte Frachtsätze vorgesehen sind, direkte abzufertigen sind, liquidiert.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3975	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8—a des Tarifes, Teil I	Časlau (Oe.N.W.B.)	Borgo (Valsuganabahn)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; b) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband und Lokaltarif der Valsuganabahn	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 658 Heller b) 555 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3976	Südbahn-Gesellschaft	Steiermärkische Landesbahnen	Leere, zurückgehende Fässer aus weichem Holze, wie leere Säcke	Kapfenberg Südbahn transit	Au-Seewiesen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in jedem Gewichte. Die Fässer, wie Säcke müssen von Gipstransporten herrühren, welche in der Relation Au-Seewiesen—Kapfenberg Südbahn transit zur Verfrachtung gelangten	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	54	30	24	Im Kartierungswege		
3977			Gips	Au-Seewiesen	Kapfenberg Südbahn transit	Einhaltung der für die ermässigte Wagenladungsklasse gültigen Tarifbestimmungen			22·4	17	5·4			
3978			Kohle, mineralische Braunkohle (Lignit) und Glanzkohle						22·4	16	6·4			
3979	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Salz der Pos. 5—7 a der Güterklassifikation	Ebensee	Chrast Stadt	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 296		Im Kartierungswege		
					Chrudim Stadt					296				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3980	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Pozoritta	Valea Călugă rească	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Teil II, Heft 1, des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. April 1900		156 Centimes		Im Kartierungswege		
			Eisen, Stahl und Gusseisen, Eisen-, Stahl- und Gusseisenwaren des Ausnahmetarifes Nr. 3, Serie A, des in der 8. Rubrik bezeichneten Verbandstarifes	Mähr.-Ostrau	den Stationen: Adjud, Bacau, Barlad, Botosani, Braila, Buhusi, Burdujeni, Dorohoi, Falticeni, Focșani, Galatz, Jasi, Marasesti, Pascani, Piatra Neamt, Ramnicul-Sarat, Roman, Sascut, Târgul-Ocna, Tecuci und Vaslui	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen für den Ausnahmetarif Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Verbandstarifes vorgesehenen Bestimmungen		Oesterreichisch-Rumänischer Eisenbahnverband, gültig vom 1. April 1900	Verschieden	Von den direkten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 3/A III für 10.000 kg wird aus den Anteilen der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von 18 Centimes pro 100 kg bewilligt		Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der vorgenannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1905 erliegen müssen	
			Papier des Ausnahmetarifes Nr. 5 (im Rückvergütungswege), Serie B, C und D des in der 8. Rubrik genannten Tarifes und Schulschreibhefte	Gródek, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Stationen der Rumänischen Eisenbahnen	Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen à 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür und unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 (im Rückvergütungswege) des Direkten Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verbandstarifes vorgesehenen Bestimmungen		Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. April 1900	Centimes Serie B, C und D				Siehe die einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	
					Constanța port trans.				370	337	33			
					Giurgiu (Smarda) trans.				368	335	33			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
	k. k. österr. Staatsbahnen		Fassdauben aus Buchenholz, Pos. H—18, Punkt 2, der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarifes, Teil I, Abteilung B	Bóbrka-Chlebowice	Itzkany transit (für Rumänien)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	95	84	11	Im Kartierungswege		
				Bolechów					93	82	11			
				Kolomea					62	58	4			
				Potutony					89	79	10			
				Komańcza					135	118	17			
				Krościenko					120	105	15			
				Ławoczne					110	97	13			
				Lubieńce					101	89	12			
				Łupków					137	119	18			
				Neu-Łupków					137	119	18			
				Olszanica					124	108	16			
				Skole					105	92	13			
				Stryj					97	86	11			
				Synowódzko wyżne					103	90	13			
				Ustrzyki					122	106	16			
				Złoczów					114	100	14			
				Hadikfalva					24	20	4			
				Hliboka					32	28	4			
										Ctms.				
		beteiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarif-Teiles I, Abteilung B	Bednarów	Burdujeni transit	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Zahlung der Fracht hierfür. Die Frachtbriefe haben direkt nach Braila oder Galatz oder nach Jassy transit (für Odessa) zu lauten. Die Verladung hat durch den Absender zu erfolgen				71				
				Bolechów						89				
				Borysláw						108				
				Chodorow						82				
				Czernowitz						32				
				Czortków						99				
				Dolina						84				
				Drohobycz						106				
				Hadikfalva						23				
				Hatna loko und transit						14				
				Hliboka loko und transit						31				
				Husiatyn						108				
				Komańcza						140				
				Korszów						56				
				Krechowice						79				
				Luzan						37				
				Mikuliczyn						82				
				Nadworna						70				
				Nepolokoutz						40				
				Ottynia						56				
				Sambor						113				
				Skole						108				
				Stanislau						56				
				Stryj						98				
				Synowódzko wyżne						106				
				Volksgarten						32				
				Worochta						88				
				Woronienka						90				
				Wygoda						96				
				Zuczka						33				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Papier des Ausnahmetarifes Nr. 5 (im Rückvergütungswege), Serie B, C und D, des in der 8. Rubrik genannten Tarifes, und Schulschreibhefte	Gródek, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Galati transit, Station der Rumänischen Eisenbahnen	Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen à 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 (im Rückvergütungswege) des direkten österr.-ungar.-rumänischen Verbandstarifes vorgesehenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. April 1900	291 Centimes, Serie B, C, D	258 Centimes, Serie B, C, D	33 Centimes, Serie B, C, D	Im Rückvergütungswege	Siehe die einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	
			Schulschreibhefte	Gródek	Galatz transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der besonderen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes		Direkter Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. April 1900		394 Centimes			Siehe Abschnitt I b) des in der Rubrik 8 bezeichneten Verbandstarifes	
						Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg				538 Centimes				
			Coaks	Grzegórzki	Burdujeni transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.		Lokaltarif, bezw. Verbandstarif der beteiligten Eisenbahnverwaltungen		Centimes 136		Im Kartierungswege		
				Lemberg						77				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Centimes					
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Papier des Ausnahmetarifes Nr. 5 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes, Serie B	Gródek	Bucarest Filaret	Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen à 10.000 kg pro Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 des direkten Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verbandstarifes vorgesehenen Bedingungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. April 1900	529	523	6	Im Kartierungswege		Die im Nachtrage 1 zu dem in der 8. Rubrik genannten Tarife vorgesehenen Kürzungen gelangen bei diesen Frachtsätzen zur Anwendung
					Bucarest gara de Nord				520	514	6			
					Galati				556	523	33			
					Giurgiu				624	618	6			
					Jasy				322	289	33			
				Złoczów	Bucarest Filaret				546	532	14			
					Bucarest gara de Nord				537	523	14			
					Galati				569	531	38			
					Giurgiu				641	627	14			
					Jasy				335	297	38			
			Serie C	Gródek	Bucarest Filaret				499	493	6			
					Bucarest gara de Nord				491	485	6			
					Galati				490	457	33			
					Giurgiu				580	574	6			
					Jasy				295	262	33			
				Złoczów	Bucarest Filaret				516	502	14			
					Bucarest gara de Nord				508	494	14			
					Galati				503	465	38			
					Giurgiu				597	583	14			
					Jasy				308	270	38			
			Serie D	Gródek	Bucarest Filaret				529	523	6			
					Bucarest gara de Nord				520	514	6			
					Galati				556	523	33			
					Giurgiu				610	604	6			
					Jasy				322	289	33			
				Złoczów	Bucarest Filaret				546	532	14			
					Bucarest gara de Nord				537	523	14			
					Galati				569	531	38			
					Giurgiu				627	613	14			
					Jasy				335	297	38			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	**Beeren,** getrocknete, folgende: Berberitz-, Brom-, Erd-, Heidel-, Himbeeren, Hollunder-, Johannis-, Maul-, Preisel-, Stachel- und Wachholderbeeren, auch Schlehen und Hagebutten; **Bier; Citronen** (Limonien); **Einbrennsuppen-Masse; Essig** (Speiseessig); **Fische,** geräucherte, gesalzene oder sonst zubereitete, auch Fischkonserven und Fischbrut (mit Ausnahme von Caviar); **Fleisch,** geräuchert, gepökelt, gesalzen oder sonst zubereitet, auch Fleischkonserven; **Fleischwaren,** wie: Schinken, Würste u. dgl.; **Getreidemuster; Honig; Kartoffeln** (Erdäpfel); **Mineralwasser,** auch künstliches, in Kisten; **Most** (Wein- und Obstmost); **Obst,** getrocknetes, u. zw.: Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prünellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben; **Orangen,** auch Mandarinen; **Osterbrot** (Mazzes); **Pflaumenmus** (Powidl, Lequar), **Sodawasser,** auch mit Fruchtsaft versetzt, in Kisten; **Speck; Topfen; Wein,** auch Obstwein (Cider) und Schaumwein (Champagner), mit Ausnahme von Medizinalweinen; **Weissgebäck** als Eilgut	Oświęcim und vice versa	Jassy	Bei Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen wird in Rumänien von der Bahn besorgt, insoweit es sich nicht um Kolli handelt, welche nach den Bestimmungen des Lokaltarifes vom Versender, bezw. Empfänger auf- und abzuladen sind	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904		Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	1200 Centimes		Im Kartierungswege		
			Beeren, frische, folgende: Berberitz-, Brom-, Erd-, Heidel-, Himbeeren, Hollunder-, Johannis-, Maul-, Preisel-, Stachel- und Wachholderbeeren, auch Schlehen und Hagebutten; **Butter,** natürliche; **Eier,** mit Ausschluss von Ameiseneiern; **Fette,** u. zw.: Talg, thierischer, roh, Schweinefett (Filz, Schmeer, Schweineschmalz), Gänsefett; **Fleisch,** frisches; **Gemüse** aller Art; **Haselnüsse; Hefe** (Germ), gepresst, in Frachtstücken von höchstens 50 kg pro Stück; **Kastanien; Käse; Melonen; Milch,** mit Ausschluss kondensierter Milch; **Nüsse; Obst,** frisches, u. zw.: Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prünellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben; **Obstbäume; Rindschmalz; Schwarzgebäck; Thiere,** tote, u. zw.: geschlachtetes Vieh, auch totes Geflügel; **Wildbret,** totes, auch tote Kaninchen	Oświęcim und vice versa	Jassy					1169 Centimes				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3981	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Porzellan der Pos. P—15 b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1904, unverpackt oder lose in Stroh, Heu u. dgl. verpackt	Karlsbad (B.E.B.)	Iglau (Oe.N.W.B.) Iglau-Stadt (k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 267 Heller ad b) 199 Heller		Im Kartierungswege		
3982	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisen und Stahl der Pos. E—5, lit. e) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1904			1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahn Rakonitz-Laun bestimmt sein. 3. Erfüllung der übrigen, für die genannten Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, Teil II	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die betreffende Bauleitung als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1905	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
				Kralup	Milostin-Kounowa				48	33	15			
				Prag (Bubna)					49	34	15			
				Prag (Smichov)					51	36	15			
				Altkladno					39	33	6			
				Hostiwitz					40	34	6			
				Kralup	Saas trs. für Sendungen nach Priesen-Postelberg (Station der Lokalbahn Postelberg-Laun)				65	45	20			
				Prag (Bubna)					66	46	20			
				Prag (Smichov)					68	48	20			
				Altkladno					57	45	12			
				Hostiwitz					57	46	11			
				Kladno (Station)					50	45	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9			10			11			12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg			pro 100 kg								
									Heller			Heller			Heller					
									a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)			
3983	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Ausnahmetarifes III des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1898	Kralup	a) Krupa transit (für Sendungen nach Kroschau) b) Milostin-Kounowa c) Saaz transit*)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahn Rakonitz-Laun bestimmt sein.	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	38	40	45	26	28	31	12	12	14	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die betreffende Bauleitung als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1905	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
				Prag (Bubna)					39	40	46	27	28	32	12	12	14			
				Prag (Smichow)					40	41	47	28	29	33	12	12	14			
				Rakonitz					—	—	33	—	—	23	—	—	10			
			Holz der Pos. H—18a) bis e) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1904	Kralup					40	42	55	28	29	38	12	13	17			
				Prag (Bubna)					41	44	55	29	31	38	12	13	17			
				Prag (Smichow)					42	45	57	30	32	40	12	13	17			
				Rakonitz					—	—	34	—	—	24	—	—	10			
			Cement, auch hydraulischer Kalk, der Pos. C—6 und Kalk der Pos. K—4	Prag (Smichow)					40	42	51	28	30	36	12	12	15			
				Rakonitz					—	—	33	—	—	23	—	—	10			
			Steine der Pos. S—55a)	Smečna-Sternberg	Milostin-Kounowa	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			27			20			7					
			Steine der Pos. S—55b)						23			17			6					

*) Die über Saaz gehenden Sendungen müssen zu demselben Zwecke in Priesen-Postelberg, Station der Lokalbahn Postelberg-Laun, zur Abgabe gelangen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3984	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter des Spezialtarifes 1			Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898, dann Lokaltarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898		Heller		Im Kartierungswege		
				Vlarapass loko und transito	Bisenz—Pisek K.F.N.B. via Ung.-Hradisch				Bestehen keine direkten Frachtsätze	69				
				Bilnitz-Brumov						66				
				Bohuslawitz a. d. V.						61				
				Hradek-Slawičin						58				
				Boikowitz						49				
				Nezdenitz						46				
				Aujezd-Luhatschowitz						42				
				Ung.-Brod						38				
				Hračowitz						33				
				Popowitz						30				
				Kunowitz						21				
									Heller	Heller	Heller			
				Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. transito (für Sendungen von Szakolcza)	Bisenz—Pisek K.F.N.B. via Rohatetz				29	19	10			
				Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. loko					29	27	2			
				bezw. vice versa										
3985	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Korksteine und Korksteinplatten aus Pos. K—28 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles 1, Abteilung B, gültig vom 1. Jänner 1904	Mödling		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, gültig vom 1. August 1900, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Czernowitz					403				
					Lemberg					341				
					Stanislau					363				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3986	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		**Marktgüter der Klasse I**	**Prossnitz**	**Brünn Nordbahnhof** bezw. vice versa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	104 Heller	92 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
3987	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		**Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämtliche Artikel in Fässern oder in Zisternen- (Reservoir-) Wagen**	**Dröşing, Floridsdorf und Wien (Nordbahnhof)**	**Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn rücksichtlich der Strecken dieses Netzes**	**Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** Aufrechthaltung der allgemein gültigen tarifmässigen Bestimmungen. **Nachweisung eines von den Absendern der in Spalte 4 angeführten Artikel während der Gültigkeitsdauer dieses Frachtzugeständnisses bezogenen, die Verfrachtung ab Drösing, bezw. Floridsdorf, bezw. Wien um 11 Prozent übersteigenden Quantums von Rohpetroleum aus Galizien nach Drösing, bezw. Floridsdorf, bezw. Wien**	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1904	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Verschieden	Frachtsätze der Klasse C des Lokalgütertarifes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate für den Versand ab Drösing, bezw. Floridsdorf, bezw. Wien, sowie auf dieselbe Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums nach Drösing, bezw. Floridsdorf, bezw. Wien. Die Vorlage der bezeichneten Frachtdokumente hat spätestens bis Ende Mai 1904 zu erfolgen	

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller					
3988	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Rožnau	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Abladen der Sendungen nach Floridsdorf, Zellerndorf und Brünn durch den Empfänger.*) Bei den Sendungen nach Wien Nordbahnhof wird das Abladen durch die Bahn besorgt und werden als Vergütung für diese Leistung bei der Refaktieliquidierung 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	80	70	10	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche, insofern das Abladen durch Organe des Empfängers bewirkt wurde, eine bezügliche Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen. Die genannten Frachtdokumente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicht zurückgestellt	*) Der Empfänger, welcher das Abladen dieser Sendungen durch eigene Organe bewirken lassen will, hat der Empfangsstation rechtzeitig vor Anlangen der Transporte eine schriftliche Erklärung zukommen zu lassen. (Diese Erklärung kann auch generell, jedoch längstens mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1904 abgegeben werden.) Hat der Empfänger das Abladen dieser Sendungen nicht durch eigene Organe bewirkt, so werden als Vergütung für die von der Bahn besorgte Leistung bei der Refaktieliquidierung 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht.
					Floridsdorf				79	70	9			
					Zellerndorf				80	70	10			
					Brünn				66	55	11			
				Střitesch	Wien Nordbahnhof				75	70	5			
					Floridsdorf				74	70	4			
					Zellerndorf				75	70	5			
					Brünn				61	55	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3989	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C	Rouschtka	Mähr.-Weisskirchen L.B. loko und trans.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Abladen der Sendungen durch den Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898, bezw. temporärer Anhang zum Lokalgütertarife für die Lokalbahnen	37	25	12	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche, insofern das Abladen durch Organe des Empfängers bewirkt wurde, eine bezügliche Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen. Die genannten Frachtdokumente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicht zurückgestellt	a) Insoweit das Abladen dem Empfänger bereits nach den allgemeinen Tarifbestimmungen obliegt, wird im Falle der bahnseitigen Besorgung dieser Leistung die diesfalls gültige Abladegebühr durch die Station angerechnet. b) Insoweit das Abladen nach den allgemeinen Tarifbestimmungen der Bahn obliegt, hat der Empfänger, welcher mit Rücksicht auf vorliegendes Zugeständnis das Abladen durch eigene Organe bewirken lassen will, der Empfangsstation rechtzeitig vor Anlangen der Sendungen eine schriftliche Erklärung zukommen zu lassen. (Diese Erklärung kann auch generell, jedoch längstens mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1904 abgegeben werden.) Hat der Empfänger diesfalls das Abladen nicht durch eigene Organe bewirkt, so wird für die bahnseits besorgte Leistung eine Vergütung in Höhe der im Tarif-Teile I oder durch Kundmachung festgesetzten Abladegebühr vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht
					Wall.-Meseritsch loko u. transito				13	11	2			
					Krasna				17	13	4			
				Jablunka	Mähr.-Weisskirchen L.B. loko und trans.				41	30	11			
					Wall.-Meseritsch loko u. transito				17	14	3			
				Wsetin	Mähr.-Weisskirchen L.B. loko und trans.				46	35	11			
					Wall.-Meseritsch loko u. transito				22	18	4			
					Krasna				26	19	7			
				Wall.-Meseritsch loko u. transito	Wsetin				22	18	4			
				Rožnau	Krasna				16	15	1			
				Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				Verschieden	25	Verschieden			
				bezw. vice versa										
			2. Grubenholz	Wsetin	Mähr.-Weisskirchen L.B. transito				46	29	17			
			3. Brennholz	Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				34	24	10			
				Rožnau					37	28	9			
				Zaschau					32	24	8			
				Krasna	Wsetin				26	19	7			
				Rožnau					37	27	10			
				Rouschtka					17	14	3			
			4. Sägespäne	Rouschtka	Mähr.-Weisskirchen L.B. loko u. transito				37	24	13			
					Wall.-Meseritsch transito				13	8	5			
					Wsetin				17	12	5			
					Neutitschein K.F.N.B.				41	24	17			
			5. Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (exkl. Grubenholz), insoweit selbes nach Spezialtarif 2 tarifiert wird	Mähr.-Weisskirchen L.B. loko u. transito	Rouschtka				37	24	13			
				Wall.-Meseritsch transito					13	11	2			
				Mähr.-Weisskirchen L.B. loko und transito	Wsetin				46	29	17			
				Wall.-Meseritsch transito					22	17	5			
				Wsetin	Rouschtka				17	13	4			
				Rožnau					28	19	9			
				Zaschau					23	17	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3990		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannten*)	Czernotin-Keltsch	Odrau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	40	33	7	Im Kartierungswege		*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Czernotin-Keltsch nach Jogsdorf und Tschirm findet nur über besondere, seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt.
					Jogsdorf				44	36	8			
					Gross-Glockersdorf				48	39	9			
					Wigstadtl				53	42	11			
					Tschirm				55	45	10			
					Schwansdorf				58	48	10			
					Bautsch				63	53	10			
					Fulnek				39	32	7			
					Zdounek				49	40	9			
					Zborowitz				53	43	10			
					Zistersdorf				76	67	9			
					Pohrlitz				71	62	9			
					Tobitschau				47	38	9			
					Sudoměřitz-Petrau				58	50	8			
					Strassnitz				62	53	9			
									Heller	Heller	Heller			
3991		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schotter	Bautsch	Hohenau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang vom 1. Jänner 1904 zum Lokalgütertarife für die Lokalbahnen	65	58	7	Im Kartierungswege		
					Prerau				42	29	13			
					Troppau				44	31	13			
					Kremsier				46	35	11			
					Olmütz				46	23	23			
					Sternberg				49	31	18			
					Napagedl				49	38	11			
					Wrbatek				49	25	24			
					Prossnitz				51	28	23			
					Otrokowitz				48	37	11			
					Ung.-Hradisch				51	41	10			
					Brünn				60	52	8			
					Holubitz				54	45	9			
					Lundenburg				62	54	8			
					Dürnkrut				68	61	7			
					Feldsberg				64	57	7			
					Grussbach-Schönau				70	63	7			
					Gänserndorf				71	65	6			
					Wagram				74	68	6			
					Marchegg				75	69	6			
					Haugsdorf				76	70	6			
					Floridsdorf				76	71	5			
					Jedlersdorf trs.				76	71	5			
					Zellerndorf				77	72	5			
					Wien Nordbahnhof				77	72	5			
					Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof trs.				77	73	4			
					Oderberg Bahnhof trs. (für Sendungen nach Ratibor)				41	28	13			
					Oderberg Bahnhof trs. (für Sendungen nach Kreuzenort)				41	36	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
3992	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2		a) Eben b) Salzburg	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf-, bezw. Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) b)		Im Kartierungswege		
				Bednarów						331 328				
				Bolechów						317 314				
				Borki wielkie						338 335				
				Brody						324 321				
				Czernowitz						364 361				
				Dolina						321 318				
				Hadikfalva						378 375				
				Hatna						385 382				
				Hliboka						373 370				
				Jaroslau						291 288				
				Komańcza						305 302				
				Krechowice						324 321				
				Krościenko						305 302				
				Ławoczne						329 326				
				Lemberg						309 306				
				Lemberg-Podzamcze						309 306				
				Lisko-Łukawica						303 300				
				Lubaczów						301 298				
				Łupków						307 304				
				Łużan						362 359				
				Mikuliczyn						352 349				
				Monasterzyska						350 347				
				Nadwórna						345 342				
				Nepolokoutz						359 356				
				Olszanica						305 302				
				Ottynia						340 337				
				Ożydów						317 314				
				Posada-Chyrowska						305 302				
				Przemyśl						299 296				
				Rawa ruska						305 302				
				Sambor						309 306				
				Skole						319 316				
				Śniatyn-Załucze						357 354				
				Stanislau						336 333				
				Starzawa						305 302				
				Stryj						313 310				
				Synowódzko-wyżne						317 314				
				Ustrzyki						305 302				
				Wygoda						333 330				
				Zagórz						301 298				
				Zborów						326 323				
				Złoczów						319 316				
				Żuczka						364 361				
3993	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	den Auflieferungsstationen der umstehenden Tabelle	a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf transit und Stadlau; b) Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Abladen der Sendungen nach Floridsdorf und Stadlau durch den Empfänger. Bei Sendungen nach Wien Nordbahnhof und Wien Staatsbahnhof wird das Abladen durch die Bahn besorgt und für diese Leistung ein Betrag eingehoben, welcher der im Tarife, Teil I, bezw. durch besondere Kundmachung festgesetzten Abladegebühr gleichkommt. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900, bezw. Tarif (Teil II, Heft 1) des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900, bezw., soweit direkte Frachtsätze nicht bestehen, Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Siehe umstehende Tabelle	Siehe umstehende Tabelle	Siehe umstehende Tabelle	Im Kartierungswege		

Versand-Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz pro 100 kg in Heller					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Alt-Sandec	Verschieden	174	161	162	Verschieden	12
Basznia		203	191	192		11
Bednarów		243	219	220		23
Bełz		217	201	202		15
Biecz		181	170	171		10
Bilcze-Wolica		229	202	203		26
Bobowa		171	160	161		10
Bóbrka-Chlebowice		225	200	201		24
Bochnia		141	130	131		10
Bogoniowice-Ciężkowice		168	157	158		10
Boguchwała		181	170	171		10
Bogumiłowice		153	142	143		10
Bolechów		231	205	206		25
Borki wielkie		249	226	227		22
Borysław		223	201	202		21
Bratkowce		249	226	227		22
Brody		237	212	213		24
Buczacz		263	243	244		19
Bukaczowce		236	212	213		23
Bursztyn-Demianów		239	214	215		24
Chabówka		147	134	135		12
Chodorów		231	205	206		25
Czarna		162	151	152		10
Czernowitz		271	252	253		18
Czortków		271	252	253		18
Czudec		184	172	173		11
Delatyn		253	238	239		14
Dembica		168	157	158		10
Dobra		156	143	144		12
Dobromil		205	193	194		11
Dolina		235	209	210		25
Drohobycz		221	201	202		19
Dublany-Kranzberg		215	199	200		15
Dżuryn		268	250	251		17
Friedrichshütte		116	103	104		12
Frysztak		190	178	179		11
Gaje-wyżne		223	201	202		21
Głeboka		208	193	194		14
Gorlice		181	170	171		10
Gródek		212	197	198		14
Gromnik		165	154	155		10
Grybów		174	163	164		10
Hadikfalva		283	266	267		16
Hadyńkowce		275	257	258		17
Halicz		241	217	218		23
Hatna		288	273	274		14
Hliboka		279	261	262		17
Horyniec		205	193	194		11
Hrebenów		233	209	210		23
Husiatyn		281	264	265		16
Huta zielona		209	193	194		15
Itzkany		288	273	274		14
Iwonicz		192	181	182		10
Jaremcze		248	238	239		9
Jaroslau		190	179	180		10
Jaślany		179	167	168		11
Jasło		186	174	175		11
Jeleśnia		119	106	107		12
Jezierzany-Barysz		262	243	244		18
Jezupol		243	219	220		23
Jordanów		141	128	129		12
Kalinowszczyzna		269	250	251		18
Kałusz		241	217	218		23
Kalwarya		138	131	132		6
Kasina wielka		153	140	141		12
Kolomea		257	235	236		21
Komańcza		209	193	194		15
Kopyczyńce		277	259	260		17
Korczów bei Uhnów		215	199	200		15
Korościatyn		257	235	236		21
Krasne		229	202	203		26
Krechowice		237	212	213		24
Krościenko		209	193	194		15
Krosno		190	179	180		10
Krystynopol		221	205	206		15
Łańcut		184	172	173		11
Ławoczne		223	217	218		5
Lemberg		219	197	198		21
Lemberg podzamcze		219	197	198		21
Limanowa		162	149	150		12
Lisko-Łukawica		203	191	192		11
Łojowa		256	235	236		20
Lubaczów		201	189	190		11
Lubieńce		229	202	203		26
Łupków		211	195	196		15
Łużan		269	250	251		18
Maków		138	125	126		12
Marcinkowice		169	156	157		12
Maxymówka		253	231	232		21
Mielec		177	165	166		11
Mikołajow-Drohowyże		227	201	202		25
Mikuliczyn		243	240	241		2
Miłówka		119	106	107		12
Mokre	Verschieden	205	193	194	Verschieden	11
Monasterzyska		259	238	239		20
Morszyn		229	202	203		26
Mościska		205	193	194		11
Mszana dolna		150	137	138		12
Muszyna-Krynica		183	170	171		12
Nadbrzezie		188	176	177		11
Nadwórna		255	233	234		21
Nadyby-Wojutycze		209	193	194		15
Nepołokoutz		267	247	248		19
Neu-Łupków		211	195	196		15
Neu-Sandec		172	159	160		12
Neu-Zagórz		*)	189	190		—
Niżankowice		201	189	190		11
Niżniów		253	231	232		21
Nowa grobla		197	185	186		11
Nowosielce-Gniewosz		199	187	188		11
Oleszyce		199	187	188		11
Olszanica		205	193	194		11
Osielec		141	128	129		12
Ottynia		251	228	229		22
Ożydów		231	205	206		25
Pisarzowa		165	152	153		12
Piwniczna		178	165	166		12
Podwołoczyska		257	235	236		21
Posada-Chyrowska		205	193	194		11
Przemyśl		199	187	188		11
Przeworsk		188	176	177		11
Przybówka		190	178	179		11
Pyszkowce		265	245	246		19
Radymno		195	183	184		11
Rawa ruska		209	193	194		15
Raycza		124	111	112		12
Rozwadów		192	181	182		10
Rymanów		195	183	184		11
Rytro		176	163	164		12
Rzeszów		179	167	168		11
Sądowa-Wisznia		209	193	194		15
Sambor		212	197	198		14
Sanok		201	189	190		11
Saybusch-Żywiec		104	95	96		8
Sędziszów		174	163	164		10
Skawce		138	125	126		12
Skole		233	207	208		25
Skołyszyn		184	172	173		11
Sławsko		228	214	215		13
Słotwina		150	139	140		10
Sniatyn-Załucze		265	245	246		19
Sokal		223	207	208		15
Sól		124	111	112		12
Stanislau		247	224	225		22
Staresioło		223	199	200		23
Starzawa		207	193	194		13
Stróże		174	163	164		10
Stryj		226	201	202		24
Stryszów		138	125	126		12
Strzyżów am Wisłok		186	175	176		10
Sucha		134	121	122		12
Synowódzko wyżne		231	205	206		25
Szczawne-Kulaszne		207	193	194		13
Szczerzec		223	199	200		23
Tarnobrzeg		186	174	175		11
Tarnopol		247	224	225		22
Tarnów		156	145	146		10
Tarnowica-leśna		253	231	232		21
Trzciana		177	165	166		11
Tuchla		233	212	213		20
Tuchów		162	151	152		10
Tymbark		159	146	147		12
Tyśmienica		249	226	227		22
Tyśmieniczany		251	228	229		22
Uhnów		213	197	198		15
Ustrzyki		209	193	194		15
Węgierska-Górka		119	106	107		12
Wieliczka		131	120	121		10
Wola-Łużańska		177	165	166		11
Wygoda		247	221	222		25
Zabłotce		235	209	210		25
Zabłotów		261	240	241		20
Zadwórze		225	200	201		24
Zagórz		201	189	190		11
Zagórzany		179	168	169		10
Załuż		203	191	192		11
Zarszyn		197	185	186		11
Zaryte		147	134	135		12
Zator **)		118	106	107		11
Zborów		238	214	215		23
Zegiestów		180	167	168		12
Zielona		*)	195	196		—
Złoczów		233	207	208		25
Żuczka		271	252	253		18
Żużel		*)	203	204		—

*) Besteht kein direkter Frachtsatz.
**) Die ermässigten Frachtsätze von Zator finden für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3994	Südbahn-Gesellschaft	steiermärkischen Landesbahnen	Alteisen	Kapfenberg S.B. und vice versa	Stationen und Frachtenhaltestellen der Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen in der Aufgabs-, bezw. Bestimmungsstation ist durch die Partei auf ihre Kosten zu veranlassen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Sätze der ermässigten Wagenladungsklasse plus 4 h Umladegebühr pro angefangene 100 kg für die Umladung in Schmalspurwagen			Im Kartierungswege		
3995			Güter aller Art		der im km 4 gelegenen Holzschleiferei der Firma Haberler & Cie.	Auflieferung von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Schmalspurwagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten zu besorgen.			15·6	11·7	20 Prozent 3·9	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Duplikat-Frachtbriefe samt Aufnahmsscheine, eventuell Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens 3 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
3996				Kapfenberg Lokalbahn und vice versa					10·4	7·8	25 Prozent 2·6			
3997			Baumaterialien und maschinelle Einrichtungen aller Art	Kapfenberg Südbahn	sämtliche Stationen der Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen	Die Sendungen müssen für Neubauten industrieller Etablissements bestimmt sein und sind die betreffenden Transporte noch vor ihrer Effektuierung bei der geschäftsführenden Verwaltung anzumelden			Verschieden	50 Prozent	Verschieden		Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens 2 Monate nach Beendigung der Transporte in Vorlage gebracht werden müssen.	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3998	Südbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Bozen-Kaltern	Branntwein, Fässer leer, Maische, Most, Obst, Wein	Kaltern	Bozen-Gries	Bei Auflieferung in jedem Quantum	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	Verschiedene	48 Heller inkl. Ablege- und Auflagegebühr	Verschiedene	Im Kartierungswege		Wenn das Aufladen von gefüllten Fässern unter Sattelung derselben über Verlangen des Absenders erfolgen soll, so gelangt für eine derartige Verladung eine Auflegegebühr von 4 Heller für je 100 kg zur Einhebung
3999				Eppan-Girlan						36 Heller inkl. Ablege- und Auflagegebühr				
4000			Leere Fässer	Bozen-Gries	Kaltern					48 Heller inkl. Ablege- und Auflagegebühr				
4001					Eppan-Girlan					36 Heller inkl. Ablade- und Auflagegebühr				
4002	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft		Bier in Fässern	Salzburg	allen anderen Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn	Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 600 Tonnen im Jahre 1904	vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Wagenladungsklasse	Ausnahmetarif I	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsscheine, welche vom Aufgeber bis längstens 1. Februar 1904 an die Direktion der Salzkammergut-Lokalbahn in Salzburg zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4003	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Cement	Biedermannsdorf-Cementfabrik	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	19 Heller	17 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		In nebenstehendem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Biedermannsdorf bereits enthalten
4004	**Eisenbahn Wien-Aspang**	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, der Tarif-Pos. K—25	Grünbach-Klaus Unter-Höflein über Feuerwerksanstalt—Sollenau—Traiskirchen E.W.A.	Wiener-Neudorf Station Vösendorf-Siebenhirten Station Wiener-Neudorf Station Vösendorf-Siebenhirten Station	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 45 47 41 43		Im Kartierungswege		In den nebenstehenden Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren von den Bergwerksanlagen bereits inbegriffen
4005	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Schotter der Pos. S—55 a	Winzendorf über Feuerwerksanstalt—Sollenau	Wien E.W.A. Klein-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Gemeinschafts-Gütertarif vom 27. August 1900	39 Heller	32 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		In dem zugestandenen Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4006	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebsführende der Schneebergbahn		Mineralkohle	Grünbach-Klaus	Maria-Lanzendorf Station	**Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 1500 Tonnen im Jahre 1904.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Gemeinschafts-Gütertarif vom 27. August 1900	Heller 44	Heller 36	Heller 8	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1905. Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen; die erforderliche Drucksorte kann durch die Aufgabsstationen unentgeltlich bezogen werden	Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich einschliesslich der Schleppbahngebühren in Grünbach-Klaus und Unter-Höflein
				Unter-Höflein über Feuerwerksanstalt — Sollenau L.B.					40	32	8			
4007	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Braunkohle	Schallan	Schwaz-Kuttowitz	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Schwaz-Kuttowitz in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sein	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904**	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1903	Kronen für 1000 kg 1·62	1·42	0·20	Im Kartierungswege		
					Settenz				1·90	1·42	0·48			
4008	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Kalkstein und Kalksteinschotter	Pürstein	Kladno	1. **Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** 2. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	**vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904**	Lokalgütertarif	51·2 Heller*)	45 Heller*)	6·2 Heller*)	Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die für mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn ab der Station Kladno weiter zu befördernde Transporte vertragsmässig festgesetzte Einfahrtsgebühr in Kladno bereits inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4009	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eilgut, gewöhnliches	Wien I K.E.B. (Westbahnhof) oder umgekehrt	Lindau, Station der kgl. Bayer. St.B. und der k.k.ö.St.B.	Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen.*) Hierbei ist es gestattet, die gleichzeitig zur Beförderung gelangenden Kolli bis zu einer Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe aufzugeben. Im übrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. März 1896, für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband	1752 Heller	1099 Heller	653 Heller	Im Kartierungswege		*) Werden Kolli im erwähnten mit solchen in einem höheren Gewichte zu einer Sendung vereinigt, so findet auf diese letzteren Kolli die normale Frachtberechnung Anwendung
4010	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holzkohle	Illava Ungvár	Bregenz Buchs Lindau (Stadt u. Rangierbahnhof) St. Margrethen Bregenz Buchs Lindau (Stadt u. Rangierbahnhof) St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 206 204 206 207 283 281 283 284		Im Kartierungswege		
4011	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus der Pos. 8—50 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Ó-Buda-Filatorigát	Feldkirch	Aufgabe als Frachtgut a) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg b) " " " 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Ausnahmetarif für Wein, Sprit und Spiritus etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Verkehres vom 1. Oktober 1886	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 479 Heller b) 377 "		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4012	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ziegel, und zwar: a) Lehmziegel, ungebrannt, ferner Mauerziegel, Verblendziegel, Lochziegel, Pflasterziegel, sowie Pflasterplatten aus gewöhnlichem Ziegelmateriale und Dachziegel, auch gedämpft oder geteert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Tonwarenindustrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert und nicht glasiert sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine. b) Schlackenziegel	1. vom Ziegelwerke Union (für die Ziegelwerke Union I, II und IV). 2. „ „ Vösendorf (für die Ziegelwerke Union III und Wienerberger [Vösendorf]). 3. „ „ Krottenbach (für die Ziegelwerke Wienerberger [vorm. Schindler & Lob]). 4. von der Station Guntramsdorf	Stadlau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 1. 28·02 2. 28·80 3. 29·58 4. 35·00		Im Kartierungswege		Nebigen Frachtsätzen wird noch eine Schleppgebühr von 0·6 Heller pro 100 kg, bezw. von 6 Heller pro Tonne hinzugerechnet
					Floridsdorf					1. 20·02 2. 20·80 3. 21·58 4. 27·00				
					St. Pölten					1. 28·02 2. 28·80 3. 29·58 4. 35·00				
					Gersthof, Hernals, Michelbeuern und Ottraking					1. 14·02 2. 14·80 3. 15·58 4. 21·00				
					Penzing und Wien I (K.E.B.)					1. 12·02 2. 12·80 3. 13·58 4. 19·00				
4013	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kokes der Pos. K – 25 der Güterklassifikation	der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Inzersdorf, Station der Wiener Lokalbahnen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen: Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	28 Heller *)		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Wiener Lokalbahnen bestimmt sein und von dem städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände zur Aufgabe gebracht werden. *) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen pro Wagen für den Zuschub der Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände in Anrechnung

Rubrik	Spaltenkopf	Inhalt
1	Fortlaufende Nummer	4014
2	Die Publikation erfolgt – von der	**k. k. österr. Staatsbahnen**
3	Die Publikation erfolgt – und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linie), Eisenbahn Wien-Aspang und Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie)
4	Das Zugeständnis wird gemacht – für Artikel	1. Futterkräuter der Pos. F—28; Futterrüben der Pos. F—29; Häckerling der Pos. H—1; Heu und Stroh der Pos. H—11, auch Futterkräuter getrocknet und Klee getrocknet; Holzsägespäne aus Pos. H—27/b; Holzwolle der Pos. H—31; Klee der Pos. K—19; Malzkeime der Pos. M—8; Schlempen der Pos. S—21; Spreu der Pos. S—51 und Trebern der Pos. T—29; 2. Torfstreu und Torfmull der Pos. T—27 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) – von / nach	Rücksichtlich der Strecken der in Rubrik 3 angeführten Eisenbahnverwaltungen Rücksichtlich der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. b) Als Empfänger ist im Frachtbriefe eine in **Schlesien** oder im politischen Bezirke **Neustadtl (Mähren)** gelegene, vom Notstande heimgesuchte Gemeinde zu bezeichnen. Die als Empfänger bezeichnete Gemeinde verpflichtet sich, die Sendungen nur an Landwirte des Notstandsgebietes, und zwar ausschliesslich für den eigenen Wirtschaftsbetrieb der letzteren abzugeben. c) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bzw. dem Empfänger. Wenn über schriftlichen Antrag des Absenders, bezw. Empfängers das demselben obliegende Auf-, bezw. Abladen bahnseits übernommen und besorgt wird, so werden für die Besorgung dieser Leistungen die tarifmässigen Gebühren erhoben. d) Auf dem Frachtbriefe ist von der Bestimmungsstation zu vermerken, ob die Sendung von dem Empfänger abgeladen worden ist, und gleichzeitig zu bestätigen, dass die Sendung vom Bahnhofe mittels Strassenfahrzeugen oder Schleppbahn abgeführt worden ist, ferner ist vom Vorstande der als Empfänger bezeichneten Gemeinde auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Gemeinde zur Zeit des Bezuges der Sendung vom Notstande heimgesucht war
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1904
8	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht – Bezeichnung	Lokaltarife der beteiligten Bahnen
9	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht – Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Für die Artikel: ad 1) Frachtsätze der Klasse C, ad 2) Frachtsätze des Spezialtarifes 3 } der bezüglichen Lokaltarife weniger 15 Prozent; jedoch werden für jede beteiligte Bahnverwaltung mindestens 0·26 Heller pro 100 kg und 1 km berechnet. Bei Ermittlung dieser Frachtsätze pro 100 kg erfolgt Aufrundung auf ganze Heller Frachtsätze des Ausnahmetarifes II
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen durch die reklamierende Gemeinde als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz oder an die Direktionen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. der k. k. priv. Kaschau-Oderberger-Eisenbahn zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei den genannten Direktionen längstens bis Ende September 1904 erliegen müssen und bei der Liquidierung zurückbehalten werden.
14	Besondere Bemerkungen	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Lokalverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen beteiligten Verwaltung für den Verkehr mit den anderen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Kommen hierbei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zugrunde gelegt. Der auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird nicht eingehoben.

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von / nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
4015	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Porzellan (einschliesslich Isoliermateriale und Montagegegenstände aus Porzellan) a) unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh u. dgl. verladen oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten; b) in anderer Verpackung	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Tarif, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach	Von Dux A.T.E. a) 5000 kg	Dux A.T.E. a) 10.000 kg	Dux A.T.E. b) 5000 kg	Dux A.T.E. b) 10.000 kg	Preschen a) 5000 kg	Preschen a) 10.000 kg	Preschen b) 5000 kg	Preschen b) 10.000 kg
	Centimes für 100 kg							
Lindau transit*)	415	310	415	310	412	307	412	307
Basel S.B.B. und Bad. B.	506	373	506	373	—	—	—	—
Basel-St. Johann	506	373	506	373	—	—	—	—
Bern	605	461	660	521	602	458	657	518
Fribourg	636	487	704	561	—	—	—	—
Konstanz S.B.B. und Bad. B	445	334	445	334	—	—	—	—
Lausanne	694	536	782	630	—	—	—	—
Romanshorn	445	330	445	330	442	327	442	327
Schaffhausen S.B.B. und Bad. B.	456	338	456	338	—	—	—	—
Zürich (Hauptbahnhof)	507	382	531	406	504	379	528	403
Zug	532	402	568	438	—	—	—	—

*) Die Frachtsätze nach Lindau transit finden nur Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4016	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ziegel, und zwar: a) Lehmziegel, ungebrannt, ferner Mauerziegel, Verblendziegel, Lochziegel, Pflasterziegel, sowie Pflasterplatten aus gewöhnlichem Ziegelmateriale und Dachziegel, auch gedämpft oder getheert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Thonwaren-Industrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert und nicht glasiert sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine; b) Schlackenziegel	Inzersdorf Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Stadlau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokalgütertarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	18 Heller		Im Kartierungswege		
					Floridsdorf					14 Heller				
4017	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Lokalbahn-Aktiengesellschaft	Güter des Spezialtarifes 1	Holics transito (für Sendungen von Devénito, Malaczka und Egbell)	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Göding bezw. vice versa	Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und direkter Tarif zwischen der Lokalbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft vom 1. Oktober 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	33 Heller		Im Kartierungswege		
				Holics transito (für Sendungen von Stomfa, Zohor, Detrekö-Csütörtök, Nagy-Lévárd und Székelyfalu-Búrszentgyörgy)						32 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Centimes Gold Schnittafel I, Artikel-Tarif Nr. 1, B/e					
4018	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Zinkblech (Walzzink)	Morgenroth	Galatz und Braila über Wien Donauufer-Bahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Einhaltung der im Verbandstarife, Teil II, für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Russland über Wien Donauufer-Bahnhof vom 1. April 1895 vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1904	Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Russland über Wien Donauufer-Bahnhof vom 1. April 1895	128	115	13	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Transporte müssen im Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehre mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Russland über Wien Donauufer-Bahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Abfertigung gelangen und der Nachweis erbracht werden, dass die ganzen Sendungen per Schiff nach Braila, bezw. Galatz weiterverfrachtet wurden. Die Gesamtgebühren für die in Spalte 5 bezeichneten Relationen ergeben sich durch Zusammenstoss der Gebühren der Spalte 9, bezw. 10 und der betreffenden tarifmässigen Gebührensätze der zugehörigen Schnittafel II
				Karolinengrube O.S.E.					125	112	13			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4019	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	der in untenstehender Tabelle angeführten Tarifklassen	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach	Eilgut gewöhnliches	Eilgut ermässigtes	Eilgut besonders ermässigtes	Frachtgut: Sperrige Güter	Klasse I, bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg	Klasse I, mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Klasse I, mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Klasse II, Mengen unter 5000 kg	Klasse II, mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Klasse II, mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Wagenladungsklasse A, mindestens 5000 kg	Wagenladungsklasse A, mindestens 10.000 kg	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarife 1	Spezialtarife 2	Spezialtarife 3
oder umgekehrt		Zugestandene Frachtsätze in Heller für 100 kg																
Aussig (A.T.E.)	Elbogen (L.B.)	469	197	197	276	197	—	—	165	—	—	127	123	101	85	100	88	79
	Elbogen-Fabrik (L.B.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127	123	101	85	100	88	79
	Helenenschacht-Station (L.B.)	469	191	191	261	191	—	—	161	—	—	121	117	96	80	95	83	74
	Lichtenstadt (L.B.)	418	179	179	254	179	—	—	153	—	—	120	116	94	81	96	85	71
	Merkelsgrün (L.B.)	427	183	183	260	183	—	—	157	—	—	124	120	96	83	98	87	73
	St. Joachimsthal (L.B.)	382	169	169	240	169	—	—	143	—	—	112	108	91	77	92	81	67
Bilin (k.k.St.B.)	Tschischkowitz (k.k.St.B.)	165	87	87	118	86	83	82	72	72	71	64	64	54	47	58	48	41
Böhm.-Leipa (A.T.E. und B.N.B.)	Buchau (L.B.)	734	—	—	417	293	—	—	246	—	—	175	168	—	—	—	—	—
Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)	Hracholusk (L.B.)	—	—	—	—	—	—	—	91	—	—	80	78	—	—	—	—	—
Elbogen-Fabrik (L.B.)	Neudek (L.B.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	46	39	37	39	37	36
	Neu-Rohlau (L.B.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	38	32	32	32	32	32
	Poschetzan (L.B.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	38	32	32	32	32	32
via Neusattl (B.E.B.)—Chodau (B.E.B.)																		
Komotau (A.T.E.)	Hracholusk (L.B.)	—	—	—	—	—	—	—	111	—	—	95	91	—	—	—	—	—
Kosten (k.k.St.B.)	Fleissen-Grossloh (L.B.)	—	—	—	—	—	—	—	193	—	—	147	—	—	—	—	—	—
Lužna-Lischan	Pilsen	354	137	137	199	137	—	—	119	—	—	90	88	74	64	73	65	57
Teplitz	Lichtenstadt (L.B.)	378	159	159	224	159	—	—	137	—	—	108	106	86	74	87	78	65
	Merkelsgrün (L.B.)	387	163	163	230	163	—	—	141	—	—	112	110	88	76	89	80	67
Teplitz-Schlossgarten	Altkladno	463	199	175	231	173	—	—	135	—	—	118	117	102	80	99	86	71
	Kladno	460	188	183	242	181	—	—	142	—	—	121	121	97	77	94	82	68
	Königswart	590	245	245	340	245	—	—	208	—	—	154	153	123	98	119	99	87
	Lichtenstadt (L.B.)	382	163	163	228	163	—	—	141	—	—	112	112	90	78	91	82	69
	Merkelsgrün (L.B.)	391	167	167	234	167	—	—	145	—	—	116	116	92	80	93	84	71

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
4020	Buschtěhrader Eisenbahn		Roher Thon der Tarifklasse C	I. Komotau (B.E.B.)	Kladno (Station)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif	48	I. 41 (exkl. Einfahrtsgebühr in Kladno)	7	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag spätestens Ende Februar 1905	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
			Dach- und Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Ziegelmaterial) mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine	II. Kralup (B.E.B)	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen			18	II. 16	2			
				Zakolan					14	12	2			
				Brandeisl					11	9	2			

1	2	4	5 von	5 nach	6	7	8	9 a)	9 b)	10 a)	10 b)	11 a) und b)	12	13	14
								Heller für 1000 kg							
4021	Buschtěhrader Eisenbahn	Steinkohle als Frachtgut	a) Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn. b) Strebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna	Annathal-Rothau, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Mostau-Nebanitz, Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Tirschnitz	Einhaltung der Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	a) Lokalgütertarif b) Tarif für den direkten inländischen Kohlenverkehr	700	742	616	658	84	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis längstens 28. Februar 1905 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Dieselben werden nicht rückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
				Bleistadt				692	734	616	658	76			
				Chodau				634	676	616	658	18			
				Dassnitz-Maria Kulm				686	728	616	658	70			
				Falkenau a. d. Eger				664	706	616	658	48			
				Hartenberg				682	724	616	658	66			
				Königsberg a. d. Eger				698	740	616	658	82			
				Krima-Neudorf				570	612	545	587	25			
				Kupferberg				608	650	567	609	41			
				Neusattl				644	686	616	658	28			
				Pressnitz-Reischdorf				596	638	567	609	29			
				Reitzenhain				604	646	545	587	59			
				Schmiedeberg				632	674	567	609	65			
				Sebastiansberg				586	628	545	587	41			
				Sonnenberg				582	624	567	609	15			
				Weipert				662	704	567	609	95			
				Zieditz				670	712	616	658	54			
				Zwodau-Davidsthal				666	708	616	658	50			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
4022	Südbahn-Gesellschaft		Holzstoff der Pos. H—29 des Tarifes, Teil I	Peggau	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen ab Triest zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	125 Heller	107 Heller	18 Heller	Nach Massgabe des Punktes VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" im Kartierungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Punkt VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
4023	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 13 a des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehres	Stationen der Strecken Villach—Mühlbach und Kufstein—St. Michele	Mori transit (mit der Bestimmung via Riva nach Italien)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 13 a für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr. Sendungen müssen mit direkten, nach Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und ab Riva nachweislich nach Italien weiter verfrachtet werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Interner Tarif	Verschieden	Die nach Peri entfallenden Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 a für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen die bedungene Weiterexpedition nach Italien durch die k. k. Finanzbehörde bestätigt sein muss, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4024	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen.	Holzstoff in nassem Zustande	Launsdorf	Graz (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	102 Heller	82 Heller	20 Heller	Im Kartierungswege		
4025	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel	Znaim St.E.G.	Stadlau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	36 Heller	30 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
4026	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		sperrige Güter Frachtgüter: Klasse II Frachtgüter: Klasse I Eilgüter: besonders ermässigte Eilgüter: ermässigte Eilgüter: gewöhnliche	Nagy-Ugrócz oder vice versa	a) Bistritz a. H. b) Wsetin	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 467 Heller 286 Heller 349 Heller 341 Heller 415 Heller 787 Heller b) 551 Heller 339 Heller 413 Heller 422 Heller 496 Heller 920 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4027	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1904	Pohrlitz	Raigern	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	30 Heller	28 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
4028	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steine, roh behauen, sowie Saum- und Bordsteine	Chrzanow	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	89 Heller	60 Heller	29 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
4029	Lokalbahn Auspitz		Ziegel der Pos. Z—1; ferner Drainröhren der Pos. T—21/a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Auspitz Stadt	Auspitz K.F.N.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Organe, resp. auf Kosten der Partei	vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif	8·4 Heller	7·4 Heller	1 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmsbescheinigungen, welche nebst der Refaktierechnung bis längstens Ende Februar 1905 zur Einreichung gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
4030	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	des Spezialtarifes III	Dobřenitz-Syrowatka Oe.N.W.B. Kladrub St.E.G. Kolin Oe N.W.B. und St.E.G. oder umgekehrt	Ratibor d. L. Kattowitz	Unter Einhaltung der für diese Artikel vorgesehenen Bedingungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899		Markpfennig 94 104 110		Im Kartierungswege		
4031	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Polna-Stecken	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn müssen an den Transporten mit mindestens 40 km langen, ununterbrochenen Strecken beteiligt erscheinen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Lokaltarifes, rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen mit Ausschluss der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangsätze, sowie der im Verordnungs-Blatte publizierten ermässigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen der Landesausschuss des Königreiches Böhmen als Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1905	Die Transporte müssen zum Baue der Lokalbahn Polna-Stecken—Polna-Stadt bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
4032	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine des Spezialtarifes 3	Geiersberg	Předmeřitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	35	21	14	Im Kartierungswege		
					Černožitz				39	23	16			
4033	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Jungbunzlau oder Altpaka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn müssen an diesen Transporten mit mindestens 40 km langen, ununterbrochenen Strecken beteiligt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Lokaltarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen, mit Ausschluss der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangsätze, sowie der im Verordnungs-Blatte publizierten ermässigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen der Landesausschuss des Königreiches Böhmen als Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1905	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Lokalbahn Sudoměř-Jungbunzlau-Altpaka bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4034	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterial, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Korneuburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn müssen an den Transporten mit mindestens 40 km langen, ununterbrochenen Strecken beteiligt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Lokaltarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen, mit Ausschluss der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangsätze, sowie der im „Verordnungs-Blatte" publizierten ermässigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen das niederösterreichische Landes-Eisenbahnamt oder die Bauunternehmung der Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn als Empfängerin erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1905	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn bestimmt sein
4035	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn								Heller	Heller	Heller			
			Dach- und Mauerziegel der Pos. Z—1	Königgrätz	Chlumetz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Bei Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	19	16	3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, mit welchen der Bezirksausschuss in Chlumetz a/C. als Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1905	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue des Rathauses des Bezirksausschusses in Chlumetz a/C. bestimmt sein
				Předměřitz					21	17	4			
			Steine der Klasse C	Wostroměř					21	18	3			
			Steine der Klasse C des Spezialtarifes 3	Wostroměř					18	15	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
4036	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Steine des Spezialtarifes 3	Nachod	Černožitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zur Rekonstruktion, bezw. zum Baue der Strassen im Bezirke Jaroměř bestimmt sein, und hat in den betreffenden Frachtbriefen der Bezirksausschuss in Jaroměř als Empfänger angeführt zu erscheinen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	22		Im Rückvergütungswege	Auf den Bezirksausschuss in Jaroměř als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen an die Direktion der Oesterr. Nordwestbahn bis längstens Ende Februar 1905	
					Josefstadt-Jaroměř					20				
					Smiřitz					22				
4037	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Siehe Tabelle	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen*	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Von oder nach	Nach oder von	Frachtgüter der Klassen I	II	A
		Frachtsätze in Heller pro 100 kg		
Zwittau	Dunaszerdahely (Station der Pozsony-Komaromer vereinigten Lokaleisenbahn) .	390	307	230
	Heves (Station der Mátra-Körösvideker vereinigten Lokaleisenbahn)	724	561	366
	Liptó-Szent Miklós	513	411	309
	Szent István	711	588	395
	Ungvár (für Sendungen nach oder von Nagy Berezna) . .	899	697	437

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
4038	Böhmischen Nordbahn		Eilgüter gewöhnliche	Böhm.-Leipa B.N.B. und umgekehrt	Steinschönau B.N.B.	Allgemein gültige Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1904 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1904	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	205	110	95	Im Kartierungswege		
			Eilgüter ermässigte						100	56	44			
			Eilgüter besonders ermässigte						92	56	36			
			Frachtgüter sperrige						98	84	14			
			Frachtgüter Klasse I						92	56	36			
			Frachtgüter Klasse II						78	50	28			
			Frachtgüter Wagenladungsklasse A						74	44	30			
			Frachtgüter Wagenladungsklasse B						71	38	33			
			Frachtgüter Wagenladungsklasse C						50	28	22			
			Frachtgüter Spezialtarif 1						71	35	36			
			Frachtgüter Spezialtarif 2						71	32	39			
			Frachtgüter Spezialtarif 3						45	24	21			
4039			Sand aller Art mit Ausnahme von Quarzsand (Glassand)	In sämtlichen Relationen des Lokalverkehres		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei			Verschieden	Die Frachtsätze des Spezialtarifes 3	Verschieden			
4040			Cementröhren, Drainröhren, Thonröhren	In sämtlichen Relationen des Lokalverkehres		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. Auf- und Abladen durch die Partei			Verschieden	Die Frachtsätze des Spezialtarifes 3	Verschieden			
4041			Chamottesteine, Cementröhren, Drainröhren, Thonröhren	Prag B.N.B. Vysočan B.N.B.	den im Ausnahmetarif 9 genannten Stationen	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 9			Die im Ausnahmetarife 9 für Prag enthaltenen bezüglichen Frachtsätze					
									Kronen pro Wagen					
4042			Strassenkehricht in ganzen Wagenladungen	Prag B.N.B.	Liblic-Bišic	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 5			28	18	10			
					Vrutic				32	20	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4043	**Böhmischen Nordbahn**	Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau	Braunkohle	Bodenbach transit, bezw. Böhm. Leipa transit	Böhm. Leipa Stadtpark Ober-Liebich Ober-Preschkau Parchen-Ober-Steinschönau Wolfersdorf	Unter Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden allgemeinen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1902	Laut Verordnungs-Blatt Nr. 147 vom 19. Dezember 1903, Pos. 3599	Verschieden	Heller für 1000 kg 60 *) 30 *) 40 *) 40 *) 40 *)	Im Rückvergütungswege an den Empfänger beim Bezuge der Sendung		*) Von den auf die Strecke Bodenbach transit, bezw. bei Instradierung via Schima—Böhm. Leipa von den auf die Strecke Böhm. Leipa transit Bestimmungsstation entfallenden Anteilen.
4044	**Böhmischen Nordbahn**	Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau	Getreide der Pos. G—9 der Güterklassifikation	Böhm. Leipa B.N.B. transit Böhm. Leipa Stadtpark	Ober-Liebich Wolfersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904	Gebührentarif, Teil II, der Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau	Verschieden	Heller 12 14	Verschieden	Im Kartierungswege		
4045			Frachtgüter aller Art	Böhm. Leipa B.N.B. transit Böhm. Leipa Stadtpark und umgekehrt	Ober-Liebich Wolfersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen				18 22				
4046			Güter der Tarifklasse II	Meistersdorf Ober-Preschkau Parchen-Ober-Steinschönau Ullrichsthal	Bodenbach B.N.B. Tetschen B.N.B.			Lokalgütertarife		69 55 *) 69 69				*) Bis zur Eröffnung der Station Ober-Preschkau für den Gesamtverkehr für Sendungen in Wagenladungen gültig.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
4047	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Emailgeschirr aus Eisenblech	Neschwitz Oe.N.W.B.	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen von Triest zur See nach über Aden hinaus gelegenen Hafenplätzen zum Exporte gelangen	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 3, bezw. Anhang hierzu)	285 Heller	250 Heller	35 Heller	Nach Massgabe der sinngemäss anzuwendenden „Speziellen Bestimmungen" des Abschnittes J des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 105 bis 107 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
4048	k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz	Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine und Schotter	Frassin a. M., Pozoritta und Valeputna	Czernowitz, Volksgarten und Suczawa	Abwage sämtlicher für den Stadtmagistrat in Czernowitz und für das k. k. Strassenärar in Suczawa bestimmten Transporte auf den Geleisewagen in Frassin a. M., Pozoritta, resp. Valeputna *). Adressierung dieser Transporte an den Stadtmagistrat in Czernowitz oder an k. k. Ingineur in Suczawa. Parteien, welche auf die unter Rubrik 10 bezeichnete Begünstigung reflektieren, haben eine bezügliche Erklärung bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichen	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I, Abt. B	Wägegeld 120 Heller pro Wagen	Wägegeld 60 Heller pro Wagen	60 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		*) In den Frachtbriefen muss die Klausel „Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung" angesetzt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4049	**k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz**	Bukowinaer Lokalbahnen	Kante und Rundholz	In der Station Paltinoasa		Abwage sämtlicher durch eine Firma aufgelieferter, bezw. empfangener Transporte auf der Geleisewage in Paltinoasa. Die Uebernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständnis reflektieren, ist vorher mit einer bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichenden, gestempelten Erklärung anzumelden. In den Frachtbriefen muss die bahnamtliche Abwage schriftlich verlangt werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I, Abteilung B	Wäggeld 120 Heller pro Wagen	Wäggeld 80 Heller pro Wagen	40 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		
4050	**k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz**	Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz	sämtlichen Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen (Hliboka-Berhometh a. S., Karapczin a. S.-Czudin, Berhometh a. S.-Mezebrody, Hatna-Dorna Watra, Wama-Russ. Moldawitza)	sämtlichen Stationen der in den Abschnitten A—C des Lokalgütertarifes für die k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Linien und darüber hinaus	Abwage sämtlicher durch eine Firma aufgelieferter Transporte auf den Geleisewagen in Berhometh a. S., bezw. Lukawetz a. S., Storozynetz, Czudin, Petroutz a. S., Dorna Watra, Jacobeni, Valeputna, Pozoritta, Sadowa, Kimpolung, Wama, Molit, Frassin a. M., Gurahumora, Paltinoasa, Kaczyka, Russ. Moldawitza Säge und Dragosza. Die Uebernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständnis reflektieren, ist vorher mit einer bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichenden gestempelten Erklärung anzumelden. In den Frachtbriefen muss die bahnämtliche Abwage schriftlich verlangt werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Tarif-Teil I, Abteilung B	Wäggeld 120 Heller pro Wagen	Wäggeld 60 Heller pro Wagen	60 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		Die in Rubrik 10 ausgedrückte Begünstigung findet auf Sendungen, welche in den Uebergangsstationen Hatna und Hliboka oder wegen Wagedefektes auf einer sonstigen Hauptbahn-Geleisewage gewogen werden, keine Anwendung. Das Fehlen der Klausel: „Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung“ auf dem Frachtbriefe zieht den Verlust der Begünstigung nach sich

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4051	k. k. Staatsbahn-Direktion Linz		Steine der Pos. 8—55	Scharding, Taufkirchen, Andorf	Stationen des In- und Auslandes	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904	Nebengebühren der Versandstation Wägegeld	Wägegeld: Heller 120 pro Wagen, Pfennige 105 " ", Centimes 130 " "	Wägegeld: Heller 60 pro Wagen, Pfennige 55 " ", Centimes 65 " "	Wägegeld: Heller 60 pro Wagen, Pfennige 50 " ", Centimes 65 " "	Im Kartierungswege		
4052	k. k. österr. Staatsbahnen (k. k. Staatsbahn-Direktion Villach)		Email- und Rohblechgeschirr	In der Station St. Ruprecht		Wenn Sendungen im Gewichte unter 5000 kg durch die Partei auf-, bezw. abgelegt werden	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif		Nachlass der Auflege-, bezw. Ablegegebühr				
4053			Bierfässer und Bierkisten gefüllt, auch leer zurückgehend	In der Station Leoben k.k.St.B.										
4054			Stückgüter bis zum Gewichte von 5000 kg	In der Station Assling		Wenn Sendungen im Gewichte unter 5000 kg, welche auf das, bezw. von dem Industriegeleise in der Station Assling übergehen, durch die Arbeitskräfte der Partei aus dem, bezw. in den Eisenbahnwagen aus-, bezw. eingeladen werden	vom 1. Jänner 1904 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1904							

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
4055	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1 des Tarif-Teiles I	Bürmoos	Oberndorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für den Bau, bezw. die Umlegung des Marktes Oberndorf bestimmt sein	vom 1. Jänner 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904	Lokaltarif	10 Heller	8 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege	Dem Frachtbriefe hat eine Bestätigung der Gemeindevorstehung Oberndorf, dass die Sendung für den Bau, bezw. Umlegung des Marktes Oberndorf bestimmt ist, beizuliegen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
107	Nr. 147 vom 19. Dezember 1903	3578	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	In der Rubrik 6 ist statt „Osseg“ zu setzen: **„Ossegg“** (dreimal). In der letzten Zeile dieser Rubrik ist zwischen den Worten „verkehre“ und „ab“ ein Komma zu setzen.					
		3579		In der Rubrik 8 hat es statt „Braunkohlenverkehr“ zu lauten: **„Kohlenverkehr“**.					
		3587		In der Rubrik 5 (von) 2. Abteilung (im Rückvergütungswege) ist richtigzustellen „Königsberg a. d. Eger“ statt „Rger“.					
		3589		In der am Fusse befindlichen Tabelle ist der Frachtsatz von Maria Ratschitz nach Jenschowitz unter a von 858 auf 558 zu berichtigen.					
108	136 vom 24. November 1903	2628	Oesterr. Nordwestbahn	nicht besonders genannt	Kaumacit	Schönpriesen St.E.G.	Lieben Oe.N.W.B. Wysočan B.N.B. und Oe.N.W.B.	Der Text in der 6. Rubrik ist wie folgt richtigzustellen: Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für **10.000 kg** für den Frachtbrief und Wagen	
	150 vom 29. Dezember 1903	3802	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oele, fette etc. Fette Oele zu technischen Zwecken etc. Talg, tierischer Oele, fette etc.	Triest	Simmering (St.E.G.)	In Rubrik 4 (für Artikel) soll es anstatt: „Oele, Fette (exkl. der nachstehend besonders angeführten)“ etc. und zum Schlusse „Oele, Fette (exkl. der vorgenannten zu technischen Zwecken)“ etc. richtig heissen: **„Oele, fette** (exkl. der nachstehend besonders angeführten)“ etc. und zum Schlusse **„Oele, fette** (exkl. der vorgenannten zu technischen Zwecken)“ etc.	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
78	Nr. 125 vom 29. Oktober 1903	2327	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Schnittholz der Pos. H—18/c, Ziffer 1 und 2, der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Alt-Sandec Bednarów Bogdanówka-Kamionka u. s. w.	**Bodenbach St.E.G. transit** / **Tetschen Oe.N.W.B. transit** für Sendungen nach diversen deutschen Stationen	Die Rubrik 5 „nach" wird mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1904 wie folgt abgeändert: nach **Bodenbach St.E.G. transit** / **Tetschen Oe.N.W.B. transit** für Sendungen nach den Stationen der Linien Enschede—Gronau—Münster—Hamm—Soest—Lippstadt—Altenbecken—Warburg—Carlshafen—Cassel—Münden—Göttingen—Eichenberg—Leinefelde—Silberhausen—Gotha—Erfurt, dann der Linie Neudietendorf—Arnstadt—Ilmenau der Direktionsbezirke Münster, Cassel, Erfurt und den südlich davon gelegenen Stationen dieser Direktionsbezirke, ausgenommen Meiningen, Ritschenhausen und Lichtenfels; ferner nach Stationen der Linien Landesgrenze bei Dalheim—Rheydt—München-Gladbach—Hochneukirch—Grevenbroich—Neuss und den nördlich hiervon gelegenen Stationen des Direktionsbezirkes Cöln, sowie nach Stationen der Linien Rheydt—Geilenkirchen, Lindern—Hainsberg, Hochneukirch—Ameln, Grevenbroich—Bedburg und Neuss—Dormagen dieses Direktionsbezirkes; dann nach Stationen der Linien Sterbfritz—Elm—Bebra, Fulda—Bronzell—Gersfeld, Fulda—Bieberstein—Tann, Fulda—Burg- und Nieder-Gemünden—Schweinsberg—Kirchhain, Lauterbach—Grebenhain-Crainfeld und Salzschlirf—Schlitz des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M.; nach sämtlichen Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen, ausgenommen die Stationen der Linien Niederscheiden—Betzdorf, Kirchen—Freudenberg, Ehreshofen—Siegburg und Mühlheim a. Rh.—Bensburg—Immekeppel des Direktionsbezirkes Elberfeld und nach den Stationen der niederländischen Eisenbahnen bei Instradierung über die Grenzübergangspunkte Cleve, Goch, Venlo, Emmerich und Winterswyk. **Insoweit im Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina nach Stationen des vorbezeichneten Gebietes direkte ermässigte Frachtsätze bestehen, haben die in der Rubrik 10 angeführten Frachtsätze keine Gültigkeit**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.